دریانوردی عرب

در دریای هند

در روزگار باستان و در نخستین سده های میانه

از جُرج ف. حورانی

ترجمه دکتر محمد مقدم

ناشر: کتابخانهٔ ابن سینا

تهران - ۱۳۳۸

حورانی | دریانوردی عرب | ترجمهٔ دکتر محمد مقدم

فرهنگ و تمدن
۷
۱
۲۷

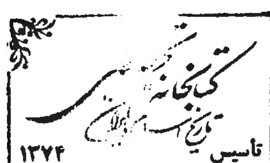
فهرست شماره های

ایران کوده

گرد آوردهٔ محمد مقدم

۱- در راه مهر (ذ . بهروز) .
۲- دبیره (ذ . بهروز) .
۳- چند گفتار دربارهٔ گویشهای ایران و جز آن .
۴- چند نمونه از متن نوشته‌های فارسی باستان (م . مقدم) .
۵- گشته دبیره (ص . کیا) .
۶- داستان جم (م. مقدم و ص . کیا).
۷- چند نمونه از متن نوشته‌های پهلوی با واژه‌نامه (ص . کیا) .
۸- خط و فرهنگ (ذ . بهروز).
۹- واژه‌نامهٔ طبری (ص . کیا).
۱۰- چند گفتار دربارهٔ گویشهای ایران و جز آن .
۱۱- گویشهای وفس و آشتیان و تفرش (م . مقدم).
۱۲- سرود بنیاد دین زردشت (م . مقدم).
۱۳- نقطویان یا پسیخانیان (ص . کیا).
۱۴- گزارش نوشته‌ها و پیکرهای کال‌چنگال (ج. رضائی وص. کیا).
۱۵- تاریخ وتقویم در ایران (ذ . بهروز).
۱۶- ماه فروردین روز خرداد (ص . کیا).
۱۷- رسالهٔ مزیة اللسان الفارسی (تصحیح حسین علی محفوظ).

جای فروش : کتابخانهٔ ابن‌سینا



دریانوردی عرب

دریانوردی عرب

در دریای هند

در روزگار باستان و در نخستین سده های میانه

از جُرج ف. حورانی

ترجمهٔ دکتر محمد مقدم

ناشر: کتابخانهٔ ابن سینا

تهران ــ ۱۳۳۸

با همکاری مؤسسهٔ انتشارات فرانکلین
تهران - نیویورک

چاپ این کتاب در یکهزار ودویست نسخه به‌تاریخ مهرماه هزاروسیصد وسی‌هشت
خورشیدی درچاپخانهٔ شرق به‌پایان رسیده است.

پیشگفتار مترجم

وقتی مؤسسهٔ انتشارات فرانکلین پیشنهاد کرد که کتاب «دریانوردی عرب» را ترجمه کنم روزهائی که در ۱۹۳۷ و ۳۸ با نویسندهٔ این کتاب در کتابخانهٔ دانشگاه پرینستون هردو سر گرم فراهم کردن پایان نامهٔ دکتری بودیم به یادم آمد. آن روزها بانویسندهٔ این کتاب و با استادمان فیلیپ حتی برسر بسیاری از مسائل تاریخی ، ازجمله آنهائی که دراین کتاب بحث شده، اختلاف نظر داشتیم. این اختلافها با بررسیهائی که دراین بیست سال گذشته گاه بگاه مرا مشغول کرده است ژرفتر و دامنه دارتر شده است . ولی پیشرفت دانش بدون برخوردهای فکری و باز گشودن نظرهای گونا گون برای سنجش و داوری امکان پذیر نیست . پس ، بر گردانیدن این کتاب به فارسی برای روشن کردن بخشی از تاریخ برای آنهائی که به اصل انگلیسی آن دسترس ندارند سودمند خواهد بود .

در آخر کتاب مترجم چند یادداشت به آن افزوده است . دراین یادداشتهای کوتاه به پاره ای ازاین اختلاف نظرها اشاره شده است . پوشیده نماند که این گونه اختلافها بر سر مطلبهای جزئی که دراین

کتاب یا آن کتاب به میان آمده نیست. عموماً کتابهای تاریخ، چه از نوع تاریخهائی که در دورهٔ اسلامی به عربی و فارسی در شرق، یا به زبانهای دیگر در سرزمینهای غربی‌تر و شمالی‌تر نوشته شده (فرآورده های دستگاه خلافت بغداد و کلیسای رومی، شرقی و غربی)، وچه از نوع تاریخهای اروپائی وامریکائی که با روشهای تازه‌تر نوشته شده و میشود (که هدف بیشتر آنها نگاهبانی همان میراث فرآورده های خلافت و کلیساست) کم و بیش با غرضهائی آلوده است، و در نتیجه بسیاری از بخشهای تاریخ صورت و معنای حقیقی خودرا از دست داده‌اند. ولی بیگمان با پیشرفتهای روز افزون علم و دانش وصنعت، دیر یا زود، شیوه های کهنهٔ تاریخ نویسی که به ارث به‌زمان ما رسیده و شایستهٔ این پیشرفتها نیست کنار گذاشته خواهد شد تا پرورش معنوی با پیشرفتهای صنعتی و فنی هم‌آهنگ گردد.

در بارهٔ شیوهٔ ترجمهٔ این کتاب: نظر مترجم این است که در ترجمهٔ نوشته های علمی هرگز نباید مطلب را فدای عبارت پردازی و آن روانی که درترجمهٔ کارهای ادبی پسندیده است نمود. پس ترجمهٔ علمی مهر ترجمه‌بودن رویش‌خورده است؛ وتازه، شیوهٔ چنین ترجمه‌ای از شیوهٔ نوشته های کهن علمی در زبان خودمان دور نیست. در بارهٔ واژه های فنی: زبان ما از نظر دقت در بیان کردن علم و دانش و فن امروزین هنوز درست جا نیفتاده، و درساختن واژه های فارسی در برابر واژه های بسیاری که برای هررشته از دانش در یکی دو قرن اخیر در

زبانهای اروپائی ساخته اند کوتاهی کرده ایم . ولی نیازمندی به دانش و پیشرفت معنوی و فنی ناچار ما را بیدار میکند که زبان خود را که دارای طولانی‌ترین تاریخ ادبی قطع نشده درجهان است ، با آمادگی و ثروت بیمانندی که برای واژه‌سازی در دست دارد ، بپرورانیم . پاره‌ای از این واژه ها که با معناهای معین در ترجمهٔ این کتاب در برابر واژه های انگلیسی به کار رفته در فهرستی در آخر این کتاب داده شده است .

این کتاب ترجمه از انگلیسی ست ، وترجمه هائی که از نوشته‌های عربی داده شده ترجمه ازمتن عربی آنها نیست ، بلکه بر گردانیده از روی ترجمهٔ انگلیسی آنها ست . پس مسئولیت طرز تعبیر آنها با نویسندهٔ کتاب است نه‌مترجم فارسی آن ، مگر در ترجمه از انگلیسی به فارسی خطائی یافت شود .

درترجمهٔ کتابی که سراسر آن از واژه ها و نامهای شرقی پر است ، نقل این نامها و واژه ها از خط لاتین به فارسی به طوری که در آن املاء اصلی حفظ شود آسان نیست. درنامهای عربی اسلامی امید است خطائی دراین ترجمه راه نیافته باشد ، ولی در بارهٔ نامهای کهن عربی یا نامهای دیگر شرقی که به تلفظ ها وخطهای اروپائی نقل شده، یا نامهای یونانی شهرها وسرزمینها کار دشوارتر است ؛ تا آنجا که ممکن بوده کوشش شده است که درست ، یا لا اقل قابل فهم و یکنواخت ،آنهارا نقل کنم. برای راهنمائی بیشتر به تلفظ آنها صورت انگلیسی آنها در برابر فارسی

آنها در «فهرست راهنمای نامها» در پایان کتاب داده شده‌است. درنامهای عربی معمولا «ال» تعریف حذف شده است .

درترجمه سالهای میلادی که در اصل کتاب بود نگاه داشته‌شد . برای برگردانیدن آنها به سالهای هجری خورشیدی ، از عدد سالهای میلادی ۶۲۱ را کم کنید و سال هجری خورشیدی به دست می‌آید . برای بدست آوردن سال هجری مانگی ، برای هر۳۲ سال خورشیدی هجری یك سال به عدد سالهای خورشیدی بیفزائید. (از کسر های جزئی چشم پوشی شده است .)

دراین کتاب ازترجمهٔ Persian به «ایرانی» خودداری شده است؛ همچنین اصطلاح نویسنده در بارهٔ ایرانیانی که «عرب» خوانده شده‌اند به همین صورت حفظ شده است (نگاه کنید به پانویس ۱ زیر صفحهٔ ۱). اگر اینها گمراه کننده باشد ، در ترجمه از نظر نویسندهٔ کتاب پیروی شده است.

محمد مقدم

تهران ۱۳۳۶

فهرست فصلها

ورقه‌ها

نقشه ها

دیباچه

تاریخ دریانوردی عربها موضوعی دامنه دار است که فضای پهناور وزمان درازی را در بر میگیرد، وبخشهائی از آن درشمارهٔ بسیاری ازمقاله‌ها وفصلهای محققانه بررسی‌شده است. غرض ازنوشتن این کتاب آن است که یك شرح پیوسته وکلی دربارهٔ تقریباً چهاریك این موضوع در دسترس گذاشته شود. از حیث فضا، خود را محدود به آبهای شرقی کرده‌ام، وفقط گریز کوتاهی به‌مدیترانه زده‌ام، که دراین دریا عربها از آغاز اسلام دریانوردی کرده‌اند. دوبخش کردن این موضوع ازنظر فرقهای بسیاری که میان این دو دریا و سرزمینهای گرداگرد آن در روزگاران گذشته وجود داشته است معقول مینماید: وضع سرزمین، تماس بامردمان دیگر، نوع کشتیها، روشهای ناورانی، همه بایکدیگر فرق داشته‌است. ازحیث زمان، بررسی خودرا در بارهٔ دورهٔ کهن انجام داده‌ام: شرح تاریخی در دوفصل اول تا هزارمیلادی یا پیرامون آن کشیده شده، اگرچه درفصل سوم دامنهٔ بررسی تا چند سده پس‌از آن نیز کشانیده شده است.

این کتاب تاریخی‌ست ازراههای دادوستد در دریای هندو کشتیهائی که دراین راهها آمد ورفت میکردند. ولی‌تاریخ اقتصادی نیست، وفقط ضمن بحث، از کالاهائی که در این کشتی‌ها برده میشده اتفاقاً یاد شده است. حتی آن‌چه را دربارهٔ بازرگانی میان کشورهای گوناگون میدانیم کمترهمچو گواهی برای تاریخ ناورانی به‌کاربرده‌ام. دلیلش آن‌ست که

گواهی بازرگانی، خود بخود، دربارۀ موضوع بحث ما جز صرف وجود ناورانی آگاهی دیگری نمیدهد. اگر چیزهائی که ساخت هند است در بابل یافت شده و زمان آن در فلان دوره گذاشته شده، بسیار خوب: ولی میخواهیم بدانیم که این چیزها را هندیها، یا بابلیها، یا مردمی میانجی مانند عربهای عمان از هند به بابل برده‌اند. همچنین این کتاب تاریخ «ناورانی» به معنای فنی آن نیست، زیرا چنین موضوعی را فقط یك ناوران کارآزموده میتواند بطور کافی بپروراند.

اینها حدود عمدۀ مواد وروش است که به‌دلیلهائی برای این کتاب قرار داده‌ام. ازطرف دیگر، این کتاب از یك حیث از آنچه عنوانش مینماید فراتر رفته است، چون آزادانه در تاریخ دریائی مردمان دیگر غیر از عربها گردیده‌ام: بیشتر برای این که زمینۀ تاریخی و محیط کوششهای عربی را نشان بدهم، ولی نیز برای این که گاهی دشوار است میان ملتها، وقتی در دریاها میروند و در بندرها آمیخته میشوند، خط جدائی تیزی کشید.

این کتاب زیرعنوان «ناورانی‌عرب دردریای هند درسده‌های نهم ودهم» در سالهای ۱۹۳۸–۱۹۳۹ برای پایان نامۀ دکتری در دانشگاه پرینستون آغاز شد. نخستین دین سپاسگزاری من به راهنمائیهائی‌ست که درپرینستون استاد فیلیپ خ. حتی و استاد هرولد ه. بندر نمودند- درحقیقت نخست استاد حتی بود که به‌من یادآور شد که دریانوردی عرب موضوعی‌ست که نیاز به بازرسی‌دارد. آن پایان نامه از نو نوشته و گسترده شد ونتیجۀ آن این کتاب است. هنگام تعطیلات خود دراورشلیم، که مدیر و کارمندان کتابخانۀ موزۀ باستانشناسی فلسطین همه گونه تسهیل

برای من فراهم کردند ، روی این کتاب کار کردم. به‌یادآوریها ونکته‌سنجیهای پژوهندگان دیگر ودوستانم بسیار مدیونم ، وامید است که با این قدردانی عمومی خرسندی خاطر آنها فراهم شده باشد ؛ همچنین به‌پژوهشهای آقای الن ویلیرز ، شادروان استاد گبریل فراند ، شادروان آقای جیمزهورنل ، ودیگران که نوشته هایشان در یادداشتها ذکر شده است مدیونم. نیزازنویسندگان ونشردهندگانی که اجازه دادند ازنوشته‌هایشان نقل کنم سپاسگزارم . همچنین از مدیر مجلهٔ انجمن شاهی آسیائی برای اجازهٔ ازنو چاپ کردن پیوست فصل نخست ، که بخشهائی ازآن در مقاله‌ای درآن مجله در دسامبر ۱۹۴۷ نشریافت ، سپاسگزارم.

برای عکسهای این کتاب ازآقای ا. ج. ویلیرز برای عکسهای ۱ و ۸ ؛ ازمدیر کتابخانهٔ ملی پاریس برای عکسهای ۵ و۶ و۷ ؛ ازمدیر موزهٔ باستانشناسی فلسطین برای‌عکسهای ۲ و ۳ که از کتابهای کتابخانهٔ موزه برداشته شده ؛ از نشر دهندگان این دو کتاب ، ادارهٔ نشریه های دولتی و پ. پایو؛ ازچاپخانهٔ دانشگاه اکسفورد وحضرت نظام حیدرآباد برای اجازهٔ نشرعکس ٤ قدردانی و سپاسگزاری میکنم .

ازچاپخانهٔ دانشگاه‌پرینستون برای زحمتی که در فراهم کردن متن ، نقشه‌ها ، وعکسهای این کتاب کشیده‌اند شکر گزارم.

آخرین سپاسگزاری‌من از پدر ومادرم است که فرصت دانشجوئی را در پرینستون برای من فراهم کردند ، و از همسرم که برای پایان رسانیدن این کتاب پیوسته مرا تشویق کرده است .

ج . ف. حورانی

ان آربور ، اوت ۱۹۵۰

فصل نخست

راههای داد وستد پیش ازدورهٔ اسلامی

کان حـدوج المالکیة غدوة — خلایا سفین بالنواصیف من دد
عدولیة او من سفین ابن یامن — یجور بها الملاح طوراً ویهتدی
یشق حباب الماء حیزومها بها — کما قسم الترب المفائل بالید

آنگاه که بانوی مالکی سپیده دم برشتر سوار شود ، هودجش درمیان درهٔ دد به کشتی بزرگی ماند ، چون یکی از کشتی‌های عدولی یا ازکشتیهای ابن یامن ، که ملوان آنرا گاهی کنار میراند وگاهی‌راست پیش میبرد ؛ سینه‌اش آبسواران را می‌شکافد همچوفئال بازی که خاك را بادستش بخش کند .

از معلقات طرفه

دورهٔ پیش‌از تاریخ و سرزمین

خیلی پیش از تاریخ عربها،[۱] مانند مردمان دیگر، ازچرم یا از تنهٔ درختانی که درون آنها را تهی میکردند یا ازماده های مناسب دیگر

۱ـ در این کتاب معنای « عرب » Arab کسی‌ست که به‌عربی سخن میگوید ، « پارسی » Persian کسی‌ست که به فارسی سخن میگوید ؛ « عربستانی» Arabian کسی‌ست که درعربستان ساکن‌است ، «ایرانی» Iranian کسی‌ست که در ایران ساکن است . در دورهٔ پیش از اسلام همهٔ عربها عربستانی بودند مگر قبیله هائی چند در بیابان مصر میان نیل و دریای سرخ ؛ و همهٔ عربستانیها عرب بودند اگر حمیری و زبانهای دیگر عربستان‌جنوبی‌را شاخه های عربی بگیریم . پس از گسترش اسلامی ساکن عربی زبان ایران‌را میتوان یا عرب یا ایرانی خواند ؛ پارسی کسی‌ست که سخن‌گفتن به‌فارسی را ادامه داد . ولی همیشه نمیدانیم که مردم در خانه به‌چه زبان سخن میگفتند. پس ناگزیر برگزیدن این اصطلاحات در پاره‌ای موارد قطعی نیست.

قایق میساختند ، ودر آبهائی که گذار از آنها آسان بود باپارو های کوتاه و پهن یا با خاده (چوب بلندی که سر آنرا به کف دریا یا رودخانه فشار می‌آوردند) قایقهای خود را میراندند . آنها برای ماهی گیری به دریا میرفتند یا برای بدست‌آوردن مروارید در آب فرو میرفتند ، و شاید پاروزدن با پاروی دسته بلند را نیز آموخته بودند . از این‌کارهای ساده فن ناورانی برخاست ومردمان بیشتر از پیش بهمیان دریاها فرازمیرفتند. ولی دراین کتاب به‌پیشرفت این هنر درزمانهای بسیار کهن که برای ما تاریك است کاری نداریم، بلکه از آنجائی آغازمیکنیم که عربهای اولین دکل و بادبانی برافراشتند و به پشتگرمی بادها و در پناه بغان روی دریاها پیش میرفتند . این‌هم پیش ازتاریخ بود . نوع‌این کشتیهای بسیار کهن‌را فقط میتوانیم حدس بزنیم. مثل‌این که تخته‌های تنهٔ این کشتها بجای این که بهم میخ شده‌باشد باریسمان تابیده بهم دوخته شده‌بود؛ شاید، ولی یقین نیست ، که بادبان آنها چهار گوش بود وآنرا به‌درازای کشتی (چنان که دردورهٔ تاریخی باآن‌آشنا هستیم) نمی‌افراختند.[۲]

سرزمین از برخی نظرهای کلی برای کشتیرانی ازکرانه‌های عربستان همراه بود . یك خط کرانه‌ای دوروودرازی که ازخلیج سوئز تا سرخلیج فارس کشیده شده از سه طرف شبه جزیره را محدود می کند . نزدیك‌این‌خط کرانه حاصلخیزترین‌بخشهای عربستان(یمن،حضرموت،

---

۲ ـ نگاه کنید به فصل‌سوم . دربارهٔ ابتدای فن ناورانی‌نگاه کنیدبه J. Hornell, Water Transport: Origins and Early Evolution (کمبریج ۱۹٤٦) و از همین نویسنده « Sea-trade in early times » در مجلهٔ Antiquity جلد ۱۵ (۱۹٤۱) صفحه های ۲۳٤ ـ ٥٦ .

وعمان) قراردارد . رابطهٔ میان‌آنها از راه دریا دشوارتر و ترسناك تر از گذشتن از میان بیابانها و کوههائی که آن بخشها را از یکدیگر جدا میکرد نبود . داد وستد باکشورهای همسایه از دوسو جلب کننده بود . از سوی غرب کرانهٔ درازِ افریقای شمال شرقی ، و از سوی شمال شرق کرانه های ایران ، که هردو کرانه به‌موازات و نزدیك کرانهٔ عربستان کشیده شده و در دوانتها بسیار به‌آن نزدیك میشد ، چنان که در آن کنار آبهای محصور دریای سرخ وخلیج فارس عربها با دومرکز باستانی‌ثروت وفرهنگ ــ مصروایران ــ درتماس بودند ، و به بین‌النهرین نیز از راه دریاوخشکی دسترس‌داشتند. آن‌ورعربستان بسوی‌جنوب غربی، گذشتن از آب و رسیدن به‌افریقای شرقی وپیش رفتن در کرانهٔ‌آن در پی‌فرآورده های منطقه گرم‌کارآسانی‌بود ، وازسوی‌شرق کرانهٔ ایران‌به‌هند میرسید وبادهای موسمی‌سفر به‌افریقاوهند راآسان مینمود. ازهمه مهمتر آن که دریای سرخ وخلیج فارس با رودخانه های نیل و فرات و دجله راههای طبیعی برای‌آمدورفت میان‌آبگیر مدیترانه وآسیای شرقی‌ست وعربها بربزرگترین راههای داد وستد جهان سواربودند .

ولی‌تازمانی که برخی‌دشواریها ازمیان‌برداشته نمیشد بهره‌برداری تمام‌ازاین برتری وضع زمین ممکن‌نبود . عربستان چوب درخور برای ساختن کشتیهای نیرومند دریارو ندارد و هرگز نداشت و نه آهن برای میخ کردن‌آنها دارد ونه نزدیك به‌کشور آهن‌داری ست . همچنین بیش از یکی دو بندرگاه درجهٔ اول ندارد و رودخانه های قابل ناورانی در آن نیست . دریای سرخ ، به‌درازای۱۲۰۰میل، درزمان باستان بیشتروسیلهٔ

جدا کردن مصر ازعربستان جنوب غربی بود تاوسیلهٔ ارتباط میان آن دو سر زمین . نیمهٔ شمالی این دریا بویژه موانع سختی پدید آورده بـود . دو پهلوی آنرا صدها میل کویر بی آب پوشانیده‌است . رشته‌های بزرگ صخره‌های مرجانی هردو کرانه را فرا گرفته و در برخی جاها تا میان دریا پیش رفته ، وبرای پرهیز ازشکستن کشتی دراین کرانه‌ها آگاهی وکاردانی بسیار لازم بود . جزیره های مرجانی برای دریازنی مساعد بود ، و بادیه نشینان گرسنه از هردو کرانه آمادهٔ دریازنی بودند وآنرا کار ساده‌ای از نوع راهزنی در کویر می پنداشتند . چون دریای سرخ بندر گاه خوبی نداشت پناهگاه امنی از خطر توفان و دریازنان در آن یافت نمیشد . گذر بسوی شمال بویژه برای دریا نوردان باستانی سخت بود ، زیرا بادهای شمالی درتمام سال دراین بخش دریا میوزد .[۳] عربها برای این که باچیزهای هراسناك دریای سرخ روبرو نشوند درسراسر کنار غربی شبه جزیره راههای شتررو درست کرده بودند . وضع خلیج فارس مساعدتر بود ولی اینجا هم آب شیرین در دو کرانـه یافت نمیشد وشمارهٔ بسیار جزیره‌ها وتنگدستی مردمان کرانه ، مردم را به دریا زنی برمی‌انگیخت .[۴] در نتیجه عمان تماس نزدیکی با بین‌النهرین وایران

---

۳ - Encyclopaedia Britannica چاپ ۱٤ ، « Red Sea » ؛ The Red Sea and Gulf of Aden Pilot چاپ نهم (لندن ۱۹٤٤ ، دریاداری بریتانیا) ، فصل ۱ ؛ M. Cary, The Geographic Background of Greek and Roman History (اکسفورد ۱۹٤۹) صفحه‌های ۱۸۷-۸۸.

٤ - A. Wilson, The Persian Gulf (لندن ۱۹۲۸) صفحهٔ ۱ و پس از آن .

نداشت. در دریای هند کرانه‌ای که به هند میرسید بیابانی بسیار خشك وتهی بود، وتا زمانی که کشتیهای نیرومند ساخته نشده‌بود که در برابر وزش‌سخت بادهای موسمی ایستادگی کند نمیشد با بادهای موسمی‌دریای باز میان عربستان وهند وافریقای شرقی‌را نوردید.

پیش‌از آن که بتوان از برتریهای طبیعی سرزمین بهره‌برداری‌نمود لازم بود که این موانع طبیعی را با اختراعات انسانی ازمیان برداشت. ولی‌جدا افتادگی‌عربستان جنوب غربی و عمان به‌همین‌حال میماند چون عربها به‌آسانی پیشرفتهائی را که درمرکزهای باستانی تمدن در مصر وآسیای غربی وهند در کشتی‌سازی و ناورانی کرده بودند نمی‌پذیرفتند مگر با این سرزمینها رابطهٔ همیشگی برقرار میکردند. حتی‌ماده‌هائی را که برای ساختن کشتیهای نیرومند به‌آنها نیاز بود بایستی از هند می‌آوردند.[5]

سرزمینهای شرق پیش از اسکندر

دربارهٔ دریا نوردی عربها پیش از فتح هلنی شرق نزدیك چیزی نمیدانیم. ولی‌ملتهای دیگرخیلی پیش‌از آن زمان دربارهٔ سفرهای خود درآبهای عربستان‌نوشته‌هائی باز گذاشته‌اند. داستان کوتاهی‌ازاین سفرها نشان میدهد که کرانه‌های عربستان درهمه دوره‌های تاریخی ازراه دریا با کشورهای دیگردرتماس بوده‌است.

نوشته‌های سومری واکدی هزارهٔ سوم پیش ازمیلاد گزارشی از رابطهٔ دریائی میان بین‌النهرین و کشورهای دلمون، مغان وملوخه در

---

۵ - نگاه کنید به فصل سوم.

بردارد. دلمون شاید جزیرهٔ بحرین باشد. مغان راعموماً عمان میدانند. الوار ومس در آنجا یافت میشده ودرنوشته‌ای از لاگاش اززمان شولگی (پیرامون ۲۰۵۰) از«کشتی‌سازان مغان» یاد شده‌است. درنوشته‌ها همیشه ملوخه با مغان یکجا ذکرشده ولی‌جای آنرا دراین دوره دقیق‌ترازاین نمیتوان تعیین کرد.٦

در کنارغربی‌عربستان کشتی‌های مصری‌اززمان سهوره (پیرامون ۲٤۷۰)، پادشاه خاندان پنجم، در دریای سرخ آمد و رفت میکردند، ودرزمان خاندان ششم (پیرامون ۲۳٤۱–۲۱۸۱) ازراه خشکی و دریا

---

٦ - در بارهٔ مغـان نگاه کنید به H. Peake, « The copper mountain of Magan » در مجلهٔ Autiquity جلد دوم (۱۹۲۸) صفحه‌های۴۵۲-۴۵۷، و به Hornell درمجلهٔ Autiquity جلد ١٥ (١٩٤١). الوار مغان‌را شاید ازهند می‌آوردند که ازآنجا به‌جاهای دیگربفرستند: نگاه کنید به Wilson صفحهٔ ۲۷ .

قایقهای نوع بین‌النهرین با تنه‌های خمیده و سینه و تفر بلند و نزدیك به عمودی در هنرهای مصری پیش ازخاندانها روی « قبرنقش‌دار » هیراکونپولیس و دستهٔ کارد جبل العرك دیده میشود . نگاه کنید به H. Frankfort, « The origin of monumental architecture in Egypt» در مجلهٔ American Journal of Semitic Languages and Literatures جلد ٥٨ (١٩٤١) صفحه های ۳۲۹ - ٥٨ ؛ و به H. J. Kantor, « The final phase of predynastic culture در مجلهٔ Journal of Near Eastern Studies جلد ۳ (١٩٤٤) صفحه هـای ١١٠ - ٣٦ . فرانکفورت نظر میدهد که نفوذ بین النهرین شاید از راه وادی حمامات و دریـای سرخ از بین‌النهرین یا از کشور دیگری درکرانهٔ ایران یـا عربستان که زیر نفوذ بین النهرین بوده به‌هیراکونپولیس رسیده باشد . ولی دلیل وگواهی بسیارکم است و من دربارهٔ چنین سفرهای دریائی در هزارهٔ چهارم شك دارم . آگاهی از قایقهای نوع بین النهرین میتوانست از راه سوریه به دست آمده باشد .

به کشور پونت ، شاید کرانهٔ سومالی رو بروی عربستان ، بسیار سفر میکردند . دراین دوره کشتیهای مصری برای این سفرهای دریائی در سر خلیج سوئز ساخته میشد ، بطوری که تمام درازای دریای سرخ را میگذشتند وهمین راه را ضد باد مخالف برمیگشتند ، که برای آن‌زمان و در چنین دریائی کار کوچکی نبود . نوشته های مصری گاهی از این کشتیها به‌نام « کشتیهای گبال » یاد میکنند که نشان میدهد یا ازنوع کشتیهائی بودند که ساختن آنها را دراین‌شهر فنیقی آموخته بودند یا از نوع کشتیهائی بودند که برای کشتیرانی به‌آن‌سوبه‌کارمیبردند. مصریها چوب کاج و شیرهٔ کاج را که برای ساختن کشتی لازم است نیز از گبال به دست می‌آوردند . باردیگر دردورهٔ « پادشاهی‌میانه » (پیرامون ۲۰۰۰-۱۸۰۰) فرعون‌ها ازراه دریا به‌پونت لشکر کشی کردند. این‌لشکر کشی در « داستان ملوان کشتی‌شکسته » منعکس‌است . دراین‌داستان مشهور، تنها بازماندهٔ یك کشتی مصری که در دریای سرخ شکسته وازدست رفته روی جزیره‌ای می‌افتد که دو ماه تا شهر تبس فاصله دارد . ماری که در جزیره است ادعا میکند که شاه پونت است وادویهٔ گوناگون وجانوران افریقائی بفرمان خود دارد . در « پادشاهی نوین » ملکه هتشپ سوت شاید در۱۴۹۵ به پونت لشکر کشی کرد . پیکرهای کنده و نوشته‌های دیرالبحری‌نشان میدهد که چگونه پنج کشتی‌بزرگ به‌پائین‌دریای‌سرخ فرستاده شد و چگونه مصریان را در پونت پذیرائی کردند و چگونه بر گشتند . سه قرن بعد ، رامسس‌سوم (۱۱۹۸-۶۷) ناوگانی‌از کشتیهای بزرگ ازبندر گاهی‌روبروی کوپتوس به‌پونت فرستاد وهمچنین به‌کانهای

مس درشبه‌جزیرهٔ سینا ازراه دریا لشکر کشی کرد .۷

پس‌از زوال نیروی مصر ، فنیقیان دریانوردان دریای سرخ شدند . شاید از قرنها پیش فنیقیان دراین دریاآمد ورفت میکردند ولی نخستین

---

۷ - P. Montet در Byblos et l'Égypte (پاریس ۱۹۲۸) صفحه های ۶ و ۲۸۴ « کشتیهای گبال » را با « قایقهای ماری » و « قایقهای اور » و « قایقهای اکد » در واژه‌نامهٔ اوگاریت ویراستهٔ F. Thureau - Dangin در مجلهٔ Syria جلد ۱۲ (۱۹۳۱) صفحه های ۲۲۸ - ۳۰ مقایسه میکند . در بارهٔ ملوان کشتی شکسته نگاه کنید به A. Erman, The Literature of the Ancient Egyptians ترجمهٔ انگلیسی از A. M. Blackman (لندن ۱۹۲۷) صفحه‌های ۲۹ - ۳۵ .

در بارهٔ لشکر کشی هتشپ سوت نگاه کنید به J. H. Breasted, Ancient Records of Egypt (شیکاگو ۱۹۰۶-۷)جلد۲، بندهای ۲۴۶-۸۷؛ و به E. Naville, The Temple of Deir al Bahari بخش‌سوم (لندن ۱۸۹۸) ورقه‌های ۶۹-۸۵. R. P. Dougherty در The Sealand of Ancient Arabia (نیوهیون ۱۹۳۲) صفحه های ۱۷۰-۷۲ نظر میدهد که « زمین خدا» در متنهای دیرالبحری شاید درعربستان‌جنوبی‌باشد؛ شاید پونت نیزعربستان جنوبی‌را دربردارد . برستد نظر میدهد (بند ۲۴۸) که کشتیها شاید از راه کنال نیل ـ سوئز از تبس میرفتند وسپس در دریای سرخ بسوی جنوب میراندند. ولی نگاه کنید به G. Posener, « Le canal du Nil à la mer rouge avant les Ptolemées» در Chronique d'Égypte جلد ۲۶ (ژوئیه ۱۹۳۸) صفحه‌های ۲۵۹-۷۳: دلیل استواری نداریم که درهزارهٔ اول کنال وجود داشته و دیرالبحری ثابت نمیکند که کشتیها واقعاً از تبس به‌دریا میرفتند . ازاین گذشته از راهی که برستد پیشنهاد میکند لازم می‌بود که ۸۰۰ میل دور بزنند . بیشتر به‌نظر می‌آید که لشکر کشی ازراه خشکی از تبس از راه وادی حمامات انجام گرفته و ناوگان از بندری در ناحیهٔ القصیر راه دریا پیش گرفته بود ، مانند ناوگان رامسس سوم . نیز نگاه کنید به P. E. Newberry, « Notes on Sea-going Ships » در مجلهٔ Journal of Egyptian Archaeology جلد ۲۸ (۱۹۴۲) صفحه‌های ۶۴-۶۶.

گواهی صریح که دردست داریم از کتاب اول پادشاهان است : «سلیمان پادشاه ناوگانی در عصیون جابر ساخت که پهلوی ایلوت بر کرانهٔ دریای سرخ درسرزمین ادوم است ، وحیرام بندگان خودرا که کشتیرانانی آگاه از دریا بودند همراه بندگان سلیمان به ناوگان فرستاد . وآنها به اوفیر رفتند وازآنجا زر به‌چنگ‌آوردند ، چهارصد وبیست وزنه ، وآنرا نزد سلیمان پادشاه آوردند . »

جای عصیون جابررا اکنون میتوان بااطمینان معین کرد ، وآن جای تل‌الخلیفه غرب عقبه است که در ۱۹۳۸ - ٤٠ یك هیئت امریکائی درآن‌کاوش کردند . شاید سلیمان خودش (پیرامون ۹۷٤ - ۹۳۲) این شهررا بامسگدازی بزرگی که درآنجا از زیرزمین بیرون آمده پس‌از پیروزی پدرش داود برادومیها ساخته باشد . ولی گزارشی که در بالا از کتاب پادشاهان نقل شد روشن نشان میدهد که کشتیهای سلیمان را فنیقیهائی که حیرام شاه صور فرستاده بود میراندند . درآیه‌های پس‌ازآن نیز ازناوگان جداگانهٔ حیرام که باهم پیمان او در دریا میراندند سخن رفته است . این کشتیها بایستی در عصیون جابر ساخته شده باشد و در تل‌الخلیفه میخهای بزرگ‌آهنی و مسی که باآهن عیارشده ، تکه های طنابهای کلفت ، تکه های قیر برای‌آب بند کردن ، و شیرهٔ کاج برای آستر کردن یافت شده‌است . چوب برای تخته‌های کشتی ازجنگلهای بلوط که درآن‌زمان در ادوم بود به‌دست‌می‌آمد. «اوفیر» که این کشتیها بسوی‌آن میرفتند شاید هند بوده ، چون این سفردریائی‌را فقط سه سال یك‌بار انجام میدادند. کالاهائی که ازاوفیرمی‌آوردند ــ زر، سیم ، گوهر، چوب «الموگ» ، عاج ، بوزینه ، طاوس ــ بوی هند میدهد چه ازنظر

واژه‌ها وچه ازنظر اقتصادی. درهمان گزارش کتاب اول پادشاهان بازدید ملکهٔ سبا از سلیمان وصف شده، ولی دیده میشود که ملکه با کاروان شتر، نه ازراه دریا، نزد سلیمان آمده است. راه خشکی ازیمن به سوریه که ازمیان بیابان به موازات دریای سرخ کشیده شده در آن زمان بوسیلهٔ سبائیان به‌کارمیرفته، چنان که مردم مکه درزمان محمد از آن راه آمد- ورفت میکردند.[8] پس‌از بخش‌شدن پادشاهی سلیمان، دادوستد دریائی تا زمانی بریده‌شد. جهوشفت شاه یهودا (پیرامون ۸۷۳ - ۸۴۹) کوشید که‌آنرا زنده کند و کشتیها ساخت تا باردیگر از اوفیر زر بیاورد، ولی کشتیها در عصیون جابر گویا دراثر بادهای سخت خلیج عقبه شکسته شد.[9]

---

۸ ــ کتاب اول پادشاهان ۹:۲۶-۲۸ (که نقل‌شد) و پس‌ازآن. در بارهٔ عصیون جابر نگاه کنید به مقاله‌های N Glueck در Bulletin of the American Schools of Oriental Research شماره های ۷۱ و۷۲ (اکتبر ودسامبر۱۹۳۸)، شمارهٔ ۷۶ (اکتبر۱۹۳۹)، شمارهٔ ۸۰ (اکتبر۱۹۴۰)؛ ودر Annual Report of the Smithsonian Institution (۱۹۴۱) صفحه‌های ۴۵۳-۷۸. دربارهٔ اوفیر نگاه کنید به J Montgomery, Arabia and the Bible (فیلادلفی۱۹۳۴) صفحه‌های ۱۷۶ وپس‌ازآن؛ ونیز به B. Moritz, Arabien (هانور ۱۹۲۳) صفحه‌های۶۳ وپس‌ازآن؛ همچنین به J. Hornell, «Naval Activity in the Days of Solomon» درمجلهٔ Antiquity جلد۲۱ (ژوئن ۱۹۴۷) صفحه‌های ۶۶-۷۳.

۹ــ کتاب‌دوم‌پادشاهان ۲۲:۴۷-۴۹؛ کتاب‌دوم‌تواریخ‌ایام ۲۰:۳۵-۳۷. کتاب حزقیال ۲۷: ۲۳ آمدورفت صوریان را در اول سدهٔ ششم با سبا، کنه، وعدن، ولی شاید با کاروان، نشان میدهد. داستان یك سفردریائی فنیقیان گرد افریقا پیرامون ۶۰۰ پیش‌از میلاد (هرودوت، دفتر ۴، بند ۴۲) به‌نظر من افسانه است. چنین سفر دریائی ۱۶٬۰۰۰ میلی بسیار

مانده درصفحهٔ بعد

بر کرانهٔ خلیج فارس کشور باستانی «دریازمین» که‌نزدیك به‌یقین جای‌آنرا درعربستان شمال شرقی دانسته‌اند ، کرانه را از نزدیك دهانهٔ فرات تـا دلمون در دست داشت . به نظر می‌آید که مردم این کشور در هزارهٔ اول پیش‌از میلاد کلدی و عرب بودند . درآغاز سدهٔ هفتم پادشاه دریازمین ، پس‌ازشورشی ضد سناخریب فرمانروای‌آشوری خود (۷۰۵-۶۸۱) که در آن کامیاب نشد ، با برخی‌از پیروان خود ازراه خلیج فارس گریخت و به ایلام پناهنده شد . این کار تا اندازه‌ای فعالیت دریانوردی نشان میدهد ، ولی‌جالب‌تر از آن واکنش سناخریب است. وی فنیقیانرا به نینوه آورد که کشتیهای نیرومندی برای او بسازند ، و سپس بدست ملوانان صوری ، صیدونی وقبرسی از آبراهه‌های داخل خشکی ، و در برخی‌جاها با کشیدن‌آنها روی زمین ، کشتیها را به دهانهٔ فرات رسانید . آنگاه سپاهیانرا بر کشتیها نشاند و آنهارا به‌دهانهٔ رودخانهٔ‌اولای (کارون) راند. کارون امروز به‌شط‌العرب میریزد ولی‌آن زمان یکراست به‌خلیج فارس میریخت . دهانهٔ خلیج درآن زمان بیشتر از امروز بسوی شمال و غرب کشیده شده بود . اینجا لشکریان به خشکی پیاده شدند و بـا مردمان دریازمین که به کرانه گردآمده بودند جنگیدند و آنهاراشکست

مانده از صفحهٔ پیش

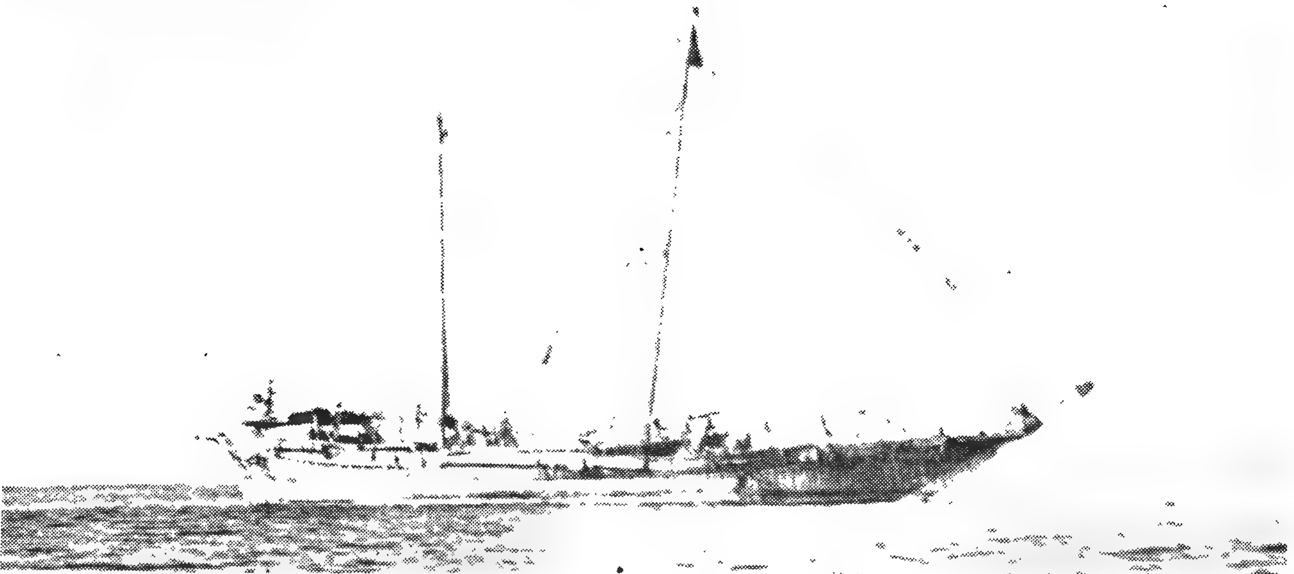
درازتر ازسفرهائی‌ست که پیش‌از سدهٔ پانزدهم میلادی انجام میگرفته؛ و اگر چنین سفری کرده بودند مردمـان باستان از صورت افریقا بی‌خبر نمی‌ماندند. پیدا شدن آفتاب سمت راست کشتی بر کرانهٔ جنوبی افریقا برای مصریانی که به‌هرودوت آگاهی ازآن میدادند که ناچار وضع‌آفتاب تابستان را در درهٔ نیل بالا ، جنوب مدار سرطـان شنیده بودنـد حدس آسانی بود . نگاه‌کنید به J. O. Thomson, A History of Ancient Geography (کمبریج ۱۹٤۸) صفحه‌های ۷۱-۷۲.

دادند. شرح این نبرد که بطور زنده‌ای دریك کتیبهٔ آشوری آمده نشان میدهد که یا درخلیج فارس پیشهورانی که بتوانند کشتیهای درستی حتی برای یك چنین سفر کوتاه دریائی بسازند نبودند، یا سناخریب انتظار جنگ دریائی را داشته و به ناوگان برتری نیازمندبوده‌است. الوار برای کشتیها نیزشاید ازلبنان بدست فنیقیها به‌نینوه برده‌شد، زیرا بین‌النهرین الوار مناسب نداشت.[۱۰]

دردورهٔخاندان«بابلی‌نو» (۶۲۶–۵۳۹) گواهی بسنده برای‌عملیات دریائی نداریم.[۱۱] ولی جانشینان آنها، پارسیان، امکانات تازه‌ایرا در پرورش و پیشرفت اقتصادی با یکی کردن تمام‌آسیای غربی و مصر در یك شاهنشاهی با دوام گشودند. داریوش بزرگ (۵۲۱ – ۴۸۵) ارزش وصل کردن ایران را باهند و مصر ازراه دریا و خشکی نیك میدانست وبرای این مقصود پاره‌ای عملیات دریائی‌قابل ملاحظه‌ایرا سازمان داد. وی ناوگانی به سند و از آنجا گرد عربستان به‌مصر فرستاد. یکی از

۱۰– S. Luckenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia (شیکاگو ۱۹۲۷) جلد ۲، بندهای ۳۱۸-۲۱. دربارهٔ «دریا زمین» نگاه کنید به کتاب Dougherty. نام «دریا زمین» شاید ازنزدیکی آن به‌دریا، یابه‌مردابهای نزدیك فرات، یا ازهمانندی بیابان به دریاگرفته شده باشد. در بارهٔ دگرگون شدن خط کرانه وبستر رودخانه نگاه کنید به Wilson صفحهٔ ۴۲.

۱۱– یوسی بیوس در Praeparatio Evangelica دفتر۹، بند۴۱، خبر کهنی را در بارهٔ ساختمانهای نبوکد نصر دوم (۶۰۵-۵۶۲) در تردون (شاید اریدوی باستانی) در دهانهٔ فرات حفظ میکند؛ درکتاب اشعیاء ۱۴:۴۳، بنابرتعبیری، ازکشتیهای کلدی سخن رفته؛ درکتاب «پارسیان» اسخیلوس، سطر ۵۴، اشارهٔ مبهمی به کشتیهای بابلی شده است. نگاه کنید به Wilson صفحه‌های ۳۲-۳۴.



ورقهٔ ۱ ـ یك‌کشتی بادباندارکنونی عربی در دریای هند . « بوم »برای دریای ژرف ، ۱۹۳۹ . برای دادوستد میان‌کویت و زنگبار . این کشتی از چند جهت با یك‌کشتی‌عربی سده‌های میانه فرق دارد : (۱) تخته‌های آن میخکوب شده‌اند نه‌این‌که به یکدیگر دوخته شده باشند ، (۲) خلهٔ تفری‌دارد نه خله‌های پهلوئی ، (۳) افرازش‌آن اندکی‌به‌صورت امروزین درآمده‌است . ولی‌شاید صورت‌کهن‌سده‌های میانه را در این‌چیزها نگاه داشته باشد : (آ) در این‌که دوسراست ، به‌این معنا که هم در سینه وهم درتفربه دونوك تیزپایان می‌یابد، (ب) در این‌که دو دکل دارد ، (ج) دراین‌که بادبانهای لچکی بسیار بلند دارد وقسمت جلوی بادبانها لبه دار است .

ناخدایان این‌ناوگانرا هرودوت «سکیلاکس کاری‌انده» مینامد. داریوش نیز یك کنال کشتی‌رو از شاخهٔ پلوسی نیل نزدیك زقازیق از راه وادی تومیلات و از میان دریاچه‌ها به سوئز کند ، وآنگاه ناوگانی از نیل از راه‌این کنال ودریای سرخ به‌فارس فرستاد. کشتیها حتی‌شاید ازمدیترانه میتوانستند ازاین راه بروند ، زیرا هنگام شورش مصر در ۴۶۰–۴۵۴ ناوگان آتنی بسوی جنوب تاممفیس پیش رفت . ۱۲

اینهاحقایق عمده‌ای‌ست که دربارهٔ آبهای عربستان پیش‌از گسترش یونانیها میدانیم . اگر بار دیگر آنها را از نظر بگذرانیم ، برجستگی فنیقیانرا در دریاهای شرق می‌بینیم . با بردن کوشش ونیروی خود از مدیترانه به دریاهای شرق ، فنیقیان درآموختن زبانها و دریافتن طرز فکر ورسمهای عموزادگان سامی خود درعربستان شاید کمتر با دشواری روبرو میشدند . در بارهٔ دریانوردان عرب در شرق باستان به‌هیچ گواهی برنخوردیم . ولی نظر به رشد وکامیابی معینیان و سبائیان درهزارهٔ اول ،

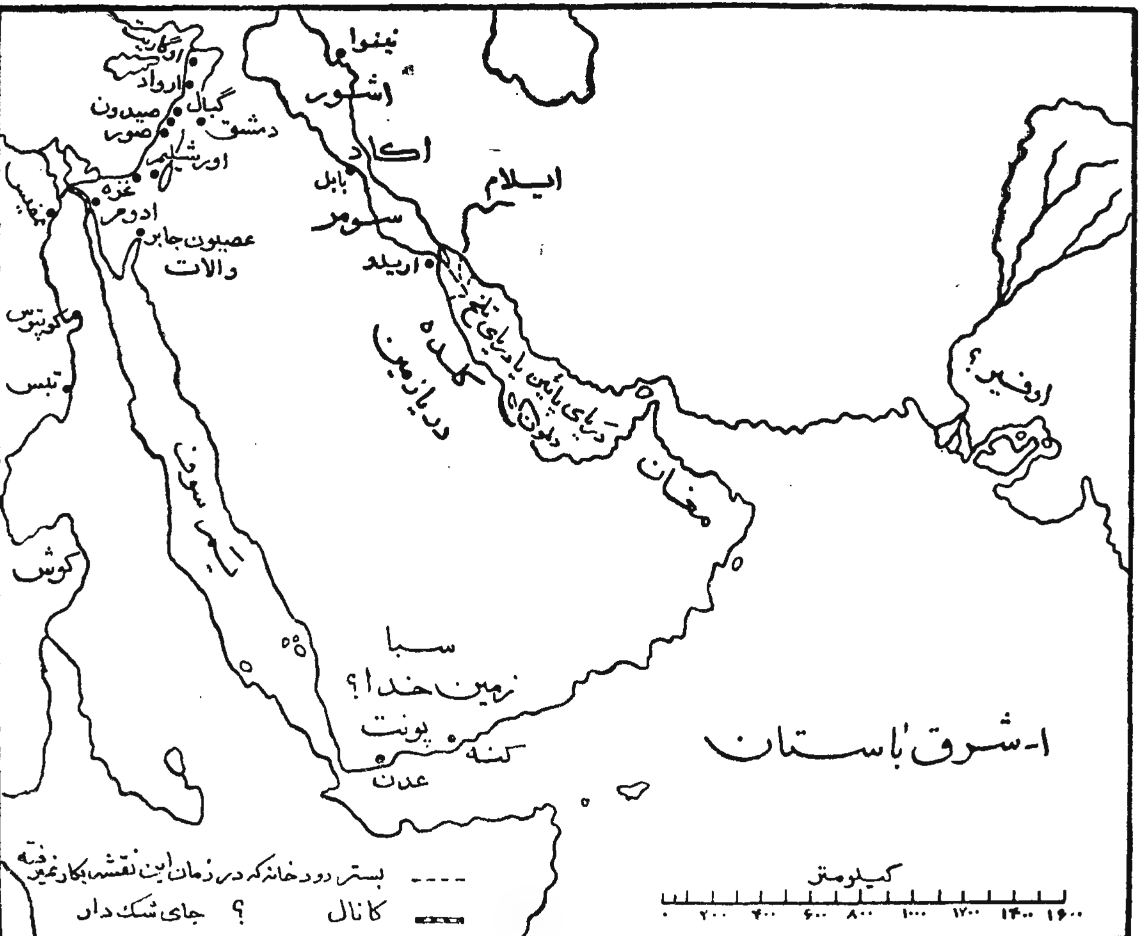
۱۲ـ دربارهٔ سکیلاکس نگاه کنید به‌تاریخ هرودوت ، دفتر۴، بند ۴۴ ، و به E. Herzfeld, Zoroaster and His World (پرینستون۱۹۴۷) جلد ۲ ، صفحه‌های ۶۵۲-۶۹. دربارهٔ کتیبهٔ کنال نگاه کنید به Posener, La première domination perse en Égypte (قاهره۱۹۳۶) صفحه‌های ۴۸-۸۷. Thucydides, Peloponnesian War دفتر۱، بندهای ۱۰۴و۱۰۹. نوشتهٔ داریوش‌اشاره به‌یك کنال کهنه تری را دربردارد که بایستی کنال نکو (آخر سدهٔ هفتم) باشد که هرودوت دردفتر ۲، بند ۱۵۸، ودفتر ۴ ، بند ۴۲، وهمچنین نویسندگان دیگر یونانی ازآن یادکرده اند . کشتیهای بازرگانی هندی شاید دراول سدهٔ پنجم طاوسی به‌بابل برده باشند ؛ دراین باره نگاه کنید به The Jataka ترجمهٔ انگلیسی E. B. Cowell ودیگران (کمبریج۱۸۹۷) جلد ۳ ، صفحه‌های ۸۳-۸۴.

و با آن‌چه ازکارهای دریائی آنها در روزگار هلنیستی میدانیم ، حدس درستی‌ست که عربها درزندگی دریانوردی آن زمان سده‌ها پیش‌ازاسکندر نقشی داشتند.

خلیج فارس درروزگار هلنیستی ورومی

زندگی وکار اسکندر بزرگ (مرگ ۳۲۳) آغاز دورهٔ نوینی در تاریخ شرق‌نزدیك‌است واگر بیشتر زندگی کرده بود اثرهای بزرگتری میداشت . شاید شاهنشاهی متحد با دوام دیگری در سرزمینهائی که شاهنشاهی پارسی بود برقرار میکرد . بیشك سفر دریائی‌ایرا که برای بررسی کرانه های عربستان طرح کرده بود انجام میداد ، وچنین‌بررسی وضع این کرانه‌ها را همان اندازه روشن میکرد که سفرنئارخوس وضع کرانه های ایران را روشن ساخته بود . در پی آن شاید کشورگشائی می‌آمد و بازرگانی یونان با هند دوقرن زودتر آغاز میشد . بهرحال کشورگشائیهای مقدونی همان اندازه که انجام گرفت اثر بسیارداشت . کرانه‌های مدیترانهٔ شرقی بدست پارسیان در آن زمان با کرانه‌های دو خلیج دریای هند یکی شده بود ، ولی‌فعالیت اقتصادی یونانیان این بود که از مزیتهای چنین اتحادی بهره برداری بیشتری بکنند ، و هدف کنجکاوی یونانیان برداشتن تاریکی‌ای بود که دیرزمانی‌عربستان در آن پوشیده بود .

درسال آخرش اسکندرسرگرم اجیر کردن فنیقیان‌بود تا درخلیج فارس به‌ناورانی وماندگارشدن در کرانه‌های‌آن بپردازند ، ودر گیرودار بردن قسمتهای کشتی ازفنیقیه به‌بین‌النهرین ، ساختن کشتی ازدرختهای



۱- شرق باستان
نینوا
اشور
اکاد
ایلام
بابل
سومر
اریدو
دریای پائین یا دریای تلخ
کلده
دریازمین
دیلمون
مغان
اوفیر؟
دمشق
صیدون
صور
اورشلیم
غزه
ادوم
عصیون جابر
والات
ممفیس
تبس
کوش
سبا
زمین خدا؟
پونت
کنه
عدن
کیلومتر
۰ ۲۰۰ ۴۰۰ ۶۰۰ ۸۰۰ ۱۰۰۰ ۱۲۰۰ ۱۴۰۰ ۱۶۰۰
بستر رودخانه که در زمان این نقشه بکار نمیرفته
کانال
؟ جای شک دار

سرو نزدیك بابل ، بهتر کردن ناورانی درفرات ، افزودن گنجایش بندر درونی بابل ، وفرستادن سه کشتی برای بررسی درخلیج فارس بود. یکی ازاین کشتیها به بحرین رسید و مروارید گیری آنجا را از نزدیك دید. ولی هیچ یك ازآنها از دماغهٔ مصندم نگذشتند و این سفر ها بی‌ثمر ماند.[۱۳] پس از مرگ اسکندر نقشه‌های او را رها کردند و یونانیان شاهنشاهی سلوکی فعالیتی ازخود درخلیج فارس نشان ندادند. در سدهٔ سوم فعالترین بازرگانان در این ناحیه مردم گرهه ، یك شهر کلدی بر کرانه الحسا ، بودند که شاید در آن زمان بسیاری مردم عرب را نیز در برداشت.مردم گرهه دادوستدکاروانی با سرزمین صمغ‌خوشبوی عربستان جنوبی‌داشتند ، وشاید به‌دادوستد هم ازراه دریا وهم خشکی با سلوکیه کنار دجله میپرداختند. سلوکیه همچو مرکز بازرگانی بین‌النهرین جانشین بابل شده بود. کشتیهای دریارو میتوانستند تا سلوکیه که انتهای راه‌آمدورفت خلیج بود پیش بروند.[۱۴] همچنین درتردون بردهانهٔ فرات وخاراکس آنجائی که دجله و اولیوس (کارون) وصل میشوند بازارهائی بود. انتیوخوس سوم در پیرامون ۲۰۵ برضد مردمان گرهه لشکر کشی کرد ولی با گرفتن باج‌فراوانی ازسیم و کندر و مُر از آن چشم پوشید.

پلی‌بیوس درتاریخ خود میگوید: «مردمان گرهه به‌شاه التماس

۱۳– Arrian, Anabasis دفتر۷، بندهای ۱۹–۲۰، روایت از اریستو- بولوس همزمان اسکندر.

۱٤– Agatharchides, On the Erythraean Sea فصل ۱۰۲ ، در K. Müller, Geographi Graeci Minores (پاریس ۱۸۸۲) جلد اول ؛ سترابو،جغرافی، دفتر ۱٦، بند۱:۹ و بند ۳: ۲ ، روایت از اریستوبولوس و اراتوستنس ، جغرافی‌دان اسکندریه (۲۷٦-۱۹٦).

کردند که آن چه را بغان به آنها بخشیده‌اند، آرامش و آزادگی همیشگی، ویران نکنند.»[15] جز این کوشش نیمه کاره گواهی فعالیت دیگری از این سو نداریم. این شگفت‌است زیرا انتظارمیرفت که پادشاهان سلوکی بازرگانی سودمندی میان هند و مدیترانه از راه دریائی که نئارخوس گذشته بود و سپس از میان سرزمینهای شاهنشاهی خود در بین‌النهرین وسوریهٔ شمالی برقرار کنند. ولی به نظر می‌آید که دادوستد آنها با هند بیشتر از راه ایران انجام میگرفت، و بهرحال فیلهای خود را از راه ایران می‌آوردند. ولی‌شاید دادوستد دریائی‌هم داشتند که‌درمنابع جزئی که ازتاریخ سلوکی به‌ما رسیده یادی از آن نشده است.

زمانی که پارتیان بابل و سلوکیه‌رامیان سالهای ۱۴۰و۱۳۰ گرفتند فرصت از دست رفت. شاهنشاهان پارتی درآمد خوبی از راههای زمینی کشورشان به چین وهند به‌دست می‌آوردند و به غربیان، یونانی و رومی، برای برقرار کردن راههای دریائی که رقیب راههای خشکی بشود فرصتی نمیدادند. در سراسر دورهٔ امپراتوری روم دادوستد خلیج فارس در دست شهرهای کوچك میانجی ماند که عربها در آن شهرها برجسته بودند: خاراکس و همسایه‌اش اپولوگوس که با پالمیر دربیابان سوریه تماس نزدیك داشتند. تنها یك بار رومیها کوشیدند که این دستگاه را درهم‌شکنند، زمانی که تراژان بین‌النهرین را گرفت وخاراکس‌تسلیم شد (۱۱۶میلادی)، ولی پارتیان بزودی سرزمینهای ازدست رفته را باز گرفتند. پس‌ازاین بود که پالمیرازفراوانی وکامیابی بهره‌مندشد و به‌نظر

۱۵– Polybius, Histories دفتر ۱۳، بند ۹ (نقل شده).

می‌آید که روم نیز پالمیر را نیمه مستقل رها کرد تا بازرگانان آن شهر بتوانند درهردو شاهنشاهی بزرگ دادوستد کنند.

خاراکس در آغاز یك شهریونانی بود که اسکندر بنیاد گذاشته بود ویکی‌ازپادشاهان سلوکی آنرا نو کرده بود. دردوره‌های بعد سپاسینوس نامی، شاه عربهای آن ناحیه، آن شهررا دوباره بنیاد گذاشت و «خاراکس سپاسینو» نامید. پلین میگوید که در زمان او (پیش از ۷۷ میلادی) خاراکس شهری از عربستان ومرزسرزمین پارتی بود. وقتی که تراژان به‌آنجا رسید خاراکس در قلمرو اثامبلوس، یك امیر سامی، بود. اپولوگوس فقط در «پریپلوس دریای اریتره» ذکرشده، وآن کتابی‌ست که پیرامون ۵۰-۶۰ میلادی نوشته شده و بزودی شرح آن خوهدآمد. نویسندهٔ این کتاب آن شهررا یك بازار «پارسی»، یعنی پارتی،میخواند، ومیگوید ازاین شهرمروارید بسیار، پارچه‌های ارغوانی، می، خرما، زر، وبنده به‌یمن فرستاده میشد. مردم این دو بندر شاید آمیخته‌ای از عرب، کلدی و پارسی بود. از هریك یا از هردو بندر سفرهای دریائی گرد عربستان انجام میگرفت و گزارشهای بی گزافهٔ رهسپاران چینی به پارت گواه آن است. سالنامه‌های دورهٔ نخست‌هان (۲۰۶ پیش‌ازمیلاد تا ۲۵میلادی) نقل میکند که از تیائوچیه (که‌کلده شناخته شده) اگر بیش‌ازصد روز بسوی غرب در دریا پیش‌رویم به زمین خورنشین میرسیم. چون همین گزارش میگوید که تیائوچیه کشوری در قلمرو شاهنشاهی پارت‌است زمان آن باید پس‌از ۱۴۰ پیش‌ازمیلاد باشد. گزارش‌جالبتری از سالنامه‌های بعدی دورهٔ هان که به‌سال ۹۷میلادی برمیگردد میگوید: دراین سال «... سردارپان چائو فرستادهٔ خود کان یینگ را [ازآسیای

مرکزی] به تاتسه [سوریه] فرستاد و او به تیائوچیه بر کرانهٔ دریای بزرگ رسید. و چون وی میخواست از دریا گذر کند دریانوردان مرز غربی پارت به‌کان یینگ گفتند: دریا پهناور و بزرگ است؛ باباد همراه میتوان از آن درسه ماه گذر کرد، ولی اگر باد آرام‌باشد شاید دوسال‌بکشد. ازاینرو آنها که به دریا میروند توشهٔ سه سال با خود به کشتی میبرند. دردریا چیزی‌ست که مردم را به‌یاد میهن وخانهٔ خود میبرد و بدین‌سان چند تن جان خود را از دست دادند. چون‌کان یینگ این سخن بشنید باز ایستاد.» بـا مقایسه با پلین به‌نظر می‌آید که شاید بندری که به‌آن اشاره شده و از آنجا سوارمیشدند خاراکس باشد. در همین گزارش گفته شده‌که تاتسین نیز لی‌چین خوانده میشود و چون آنرا پترا، شهر و سرزمین‌عربهای نبطی‌شناخته‌اند، میتوانیم حدس بزنیم که انتهای این‌سفر دریائی لوکه‌کومه یا بندر ایله درعربستان شمال غربی بوده‌است. بیشك این گفته که این سفردریائی شاید دوسال بکشد گزاف گوئی‌ست.

خاراکس و اپولوگوس هردو با هند دادوستد میکردند. همان کالاهائی که از اپولوگوس به یمن فرستاده میشد به باری‌غزه برخلیج کامبی نیز فرستاده میشد، و «کشتیهای بزرگ» از آنجا بـا بار مس، آبنوس، والوارهای گوناگون برمیگشتند. وقتی تراژان درخاراکس بر کرانه ایستاد و به اسکندر رشگ میبرد کشتی‌ایرا دید کـه به هنـد میرفت و افسوس خورد که برای گذشتن ازدریا بسیار پیرشده بود.[16]

۱۶- پلین، تاریخ طبیعی، دفتر ۶، بندهای ۳۱-۳۲؛ دیوکاسیوس، تاریخ روم، دفتر۶۸، بندهای ۲۸-۲۹. The Periplus of the Erythraean

مانده درصفحهٔ بعد

نویسندهٔ پریپلوس از بندر دوری به‌نام اومانه سخن میگوید که آنرا بر کرانهٔ ایران در کرمان میگذارد، و فاصلهٔ دریائی آنرا ازتنگهٔ هرمز بسوی شرق شش‌روز میداند. پلین بزرگ، بطورصریح، بودن آنرا بر کرانهٔ کرمان انکار میکند و آنرا بر کرانهٔ عربستان، غرب تنگهٔ هرمز، میگذارد. ولی هیچ یك ازاین دو نویسنده آگاهی قابل‌اعتمادی ازاین ناحیه نداشتند و به‌نظرمن اومانه بندری درعمان باید باشد، یا در صحار یا درمسقط یا جای دیگری، و شاید چنان که در پریپلوس گفته شده در قلمرو شاهنشاهی پارت بوده است. بیقین نام‌آن عمان را به یاد می‌آورد. ازاین گذشته کالاهائی را که پریپلوس نام میبرد که ازاین بندر فرستاده میشده جای‌آنرا درعربستان بیش ازایران نشان میدهد. اینها همان کالاهائی‌ست که از اپولوگوس فرستاده میشد، با افزوده شدن قایقهای دوخته به‌نام «مندرته». این واژه صورت عربی‌دارد و طرز ساختن آن نیز از نوع قایقهای عربی ست. این قایقها برای عربستان جنوبی

مانده از صفحهٔ پیش

Sea فصلهای ۳۵-۳۶ در Geog. Gr. Min. جلد اول، وویراستهٔ H. Frisk (گوتبرگ ۱۹۲۷)؛ ترجمهٔ انگلیسی و یادداشتها از W. H. Schoff (نیویورك ۱۹۱۲). Ch'ien-han-shu فصل ۹۶ الف؛ Hou-han-shu فصل ۸۸: ترجمهٔ انگلیسی در F. Hirth, China and the Roman Orient (لیپزیگ ۱۸۸۵) صفحه های ۱۴۵، ۳۹. Isidore of Charax, Parthian Stations ترجمهٔ انگلیسی از W. H. Schoff (فیلادلفی ۱۹۱۴). C. A. H. جلد ۱۱ (کمبریج ۱۹۳۶) صفحه های ۱۲۰-۲۴ از M. Rostovtzeff. روستفتزف گمان میکند که پارتیها عمداً در بارهٔ دشواریهای سفر دریائی گرد عربستان گزافه گوئی میکردند زیرا علاقه داشتند که راه خشکی را نگاه دارند. ولی ملوانانی که کان ییِنگ را آگاهی دادند احتمال بسیار دارد که پارتی نبودند.

ساخته میشد وکالاهای دیگر نیز مانندکالاهای اپولوگوس به عربستان جنوبی و باری غزه فرستاده میشد . کالاهائی که به این بندر میرسید نیز مانند همانهائی بود که به اپولوگوس میرسید ، جزاین که‌کانه (کنهٔ در حزقیال) کندر به اومانه میفرستاد . پلین نیز گرهه را همچو يك شهر بزرگ یاد میکند و شهری را در اکیله نزديك راس مصندم که بندر بارگیری برای هند بود نام میبرد.[۱۷]

به‌این ترتیب دراین دوره بازرگانی منظمی از راه دریا میان‌خلیج فارس تادهانهٔ رودخانهٔ نرٌبده ازيك سو، وعربستان جنوب غربی ازسوی دیگر برقرار بود؛ و دراین بازرگانی‌عربهای‌خلیج شاید نقش برجسته‌ای به‌عهده داشتند . ولی‌سده‌های پرکارتر درخلیج فارس هنوز نیامده بود . این دوره هنوز روزگار دریای سرخ بود .

۱۷ـ پریپلوس، فصل ۳٦؛ پلین ، تاریخ طبیعی ، دفتر ٦، بند ۳۲. پلین فقط از چند شهر برکرانه نام میبرد وازيك نبرد دریائی درنزدیکی دماغهٔ مصندم میان يك فرماندار سلوکی و پارسیان یاد میکند .

در بارهٔ جای اومانه نگاه کنید به Schoff و همچنین به E. Glaser, Skizze der Geschichte und Geographie Arabiens (برلین ۱۸۹۰) صفحه‌های ۱۸٦ وپس‌از آن. یقین‌است که نویسندهٔ پریپلوس‌اومانه‌را درکرمان میداند . وی پیش‌از ذکر اومانه وصفی از کرانهٔ عربستان‌جنوبی ازغرب به‌شرق‌نموده ودنبال‌آنرا تا دهانهٔ خلیج فارس گرفته ، وپس‌ازذکرکوتاهی از اپولوگوس درون خلیج، میگوید : « چون در دریا ازاین دهانهٔ خلیج میگذری ، پس از شش روز سفر شهر بازاری دیگری از پارس هست که اومانه‌خوانده میشود.» به‌این‌ترتیب او سفرکرانه‌ای‌را گرد خلیج عمان ادامه میدهد،وجملهٔ دربارهٔ اپولوگوس‌را به‌عنوان معترضه مینگرد. پس‌از اومانه وصف خودرا در بارهٔ کرانهٔ ایران شرقی وهند غربی ادامه میدهد (فصلهای ۳۷-۳۸).

دریای سرخ در روزگار هلنیستی ورومی

دراینجا منابع ما روبه‌فزونی‌میرود گرچه هنوزفراوان‌نیست. یك دفتر کوچك گرانبهائی دربارهٔ دریای سرخ ازقلم اگاثارخیدس دانشمند اسکندریه پیرامون ۱۱۰ پیش‌ازمیلاد وجود داشته که خلاصه و مغز آن در دو روایت درنوشته‌های دیودوروس‌سیکولوس وفوتیوس بازمانده است. اگاثارخیدس میگوید که شرحی که در بارهٔ دریای سرخ داده بر پایهٔ گزارشهای زبانی کسانی که آنرا به‌چشم دیده و نیز گزارشهای نوشتهٔ بایگانی‌های شاهی دراسکندریه که به‌آنهادسترس‌داشته گذاشته‌شده‌است. ازجمله ازگزارش اریستون‌نامی که‌برای یکی‌ازبطلمیها، شاید بطلمیوس دوم فیلادلفوس (۲۸۵-۲٤٦)، کرانهٔ غربی عربستان راگشته بود نام میبرد. پس نمیتوانیم همیشه یقین داشته باشیم کـه در کتاب او گزارش خاصی به‌سدهٔ سوم یا سدهٔ دوم برمیگردد، ولی‌اقلا روشن است که‌زمانی را وصف میکند که پیش‌ازتحولهای نو در دادوستد دریائی باهنداست که پس از۱۲۰ پیش ازمیلاد انجام گرفت.[۱۸] برای سدهٔ اول پیش ازمیلاد آگاهی‌ما باردیگر بسیارکم است. دردورهٔ آرامش زمان اوگوستوس، سترابو «جغرافی» دامنه‌دار خود را آغاز کرد و در زمان تیبریوس در ۲۳میلادی یاکمی پس‌ازآن به‌پایان رسانید. اززمان‌کلودیوس یانرون، شاید پیرامون ۵۰-٦۰ میلادی، کتاب پرارزش «پریپلوس‌دریای‌اریتره»

۱۸- اگاثارخیدس، فصلهای ۷۹، ۸۵، ۱۱۰؛ مقدمهٔ Müller به Geog. Gr. Min. جلد اول، صفحه های ٥٤ و پس‌ازآن؛ W. W. Tarn, «Ptolemy II and Arabia» صفحه های ۱۳-۱٤، در مجلهٔ Journal of Egyptian Archaeology جلد ۱٥ (۱۹۲۹).

را داریم. نویسندهٔ آن بازرگانی یونانی ازمصر بوده که نامش‌را نمیدانیم و کتاب خود را در بارهٔ کرانه های غربی دریــای هند برای راهنمائــی بازرگانان و رهبانان دریا فراهم کرده بود. شرح مفصل وضع کشتی‌رانی، بندرها وفرآورده‌های کرانه‌های دریای سرخ، سومالی، وهندغربی نشان میدهد که نویسنده خود باآن منطقه‌ها آشنا بوده است. دربارهٔ افریقای شرقی‌آن سوی دماغهٔ گواردافوئی، عربستان شرق‌کان، و هند جنوب بمبئی پیداست که نوشتهٔ او به گفته‌های بازرگانانی که باآنها تماس داشته تکیه میکند، ولی حتی‌این برای ما پرارزش‌تر از افسانه‌ها یاخبرهای کهنه‌ای‌ست که بسا نویسندگان دانشمندتر باستانی وقتی از کشورهای دوردست سخن‌میگویند به ما میرسانند. پریپلوس مهمترین‌سند باستانی دربارهٔموضوع بحث‌ماست.[19] سرانجام، در«تاریخ‌طبیعی» که در۷۷میلادی نشر یافت، پلین بزرگتر خبرهای سودمندی دربارهٔ دادوستد دریائی‌میان امپراتوری روم و هند میدهد. ازا گاثارخیدس، ستر ابو، پریپلوس، و پلین، ونیزجسته گریخته از نوشته‌های دیگر وچند کتیبه میتوانیم یك چشم‌انداز نسبتاً روشنی از دریای سرخ و دریــای عربستان در روزگار هلنیستی و رومی پیش‌خود مجسم کنیم.

ازمصر و همچنان‌ازبین‌النهرین اسکندر کشتیهائی برای نوردیدن

۱۹ــ E. H. Bunbury, A History of Ancient Geography (لندن ۱۸۷۹) جلد ۲، صفحه‌های ٤٤۳ و پس‌ازآن. در بارهٔ زمان پریپلوس: M. P. Charlesworth در مجلهٔ Classical Quarterly جلد ۲۲ (۱۹۲۸) صفحهٔ ۹۲؛ J. G. C. Anderson در C. A. H. جلد ۱۰ (کمبریج ۱۹۳٤) صفحهٔ ۸۸۲؛ J. A. B. Palmer درمجلهٔ Class. Quart. جلد ٤۱ (۱۹٤۷) صفحه های ۱۳٦-٤۱.

دریا گرد عربستان فرستاده بود و آنها پس از رسیدن به تنگهٔ باب المندب بر گشتند. لیکن شکست در پایان رسانیدن این کار در برابر کار بزرگ اسکندر که اسکندریه را در مصر بنیاد گذاشت بی‌اهمیت بود. وضع اقتصادی این شهر نیرومند یونانی نزدیك شاهراههای آسیا و آفریقا، دریای مدیترانه و دریای هند بیمانندبود. باتدبیر اولین پادشاهان بطلمی و کوشش بازرگانان یونانی، اسکندریه مرکز بازرگانی ازهمه سوشد، ودادوستد را به‌اندازه‌ای برانگیخت که تاآن زمان پیشینه نداشت.[۲۰]

دیر یا زود اسکندریه بیشك اثر پرزوری در اقتصاد عربستان جنوبی وهند می‌بخشید. ولی این اثر در اول نموار نشد. وقتی جهان هلنیستی از آشفتگی آغازی بیرون آمد بطلمیوس دوم به کرانهٔ آفریقائی دریای سرخ متوجه شد، لیکن هدف عمدهٔ او بدست آوردن فیل، یا تانکهای باستانی، برای روبروشدن بافیلهای هندی سلوکیان بود. برای این مقصود کوچ‌نشینهائی در کرانهٔ اتیوپی برقرار ساخت که در آنجا فیلهارا بر کشتیهای بسیاربزرگ سوارمیکردند و به برنیکه که لنگرگاه بازی درشرق سی‌ینه بودمیبردند. وازبرنیکه فیلهارا ازمیان بیابان ازراهی که سراسر آن پادگان وتوشهٔ خوراك و آب فراهم کرده بود به کوپتوس میراندند. این راه را

۲۰ـ Arrian, Indica فصل ۴۳، بند ۷؛ Eratosthenes در سترابو، دفتر ۱۶، بند ٤:٤؛ Theophrastus, History of Plants دفتر۹، بند ٤. در بارهٔ اسکندریه: A. Kammerer, La mer rouge, l'Abyssinie et l'Arabie بخش۱، جلد۱ (قاهره۱۹۲۹) صفحه‌های ۵ وپس از آن. کتیبهٔ بطلمی ادولیس، ضبط شده در Cosmas Indicopleustes, Christian Topography دفتر ۲، بندهای ۱٤۱-٤۲.

گزیده بود تا از گزند بادهای آلوده ودریازنان دریای سرخ درشمال دوری کند . لیکن خلیج سوئزهم بکلی‌ازچشم نیفتاده بود ، زیرابطلمیوس‌دوم باردیگر کنال کهنه را به نیل باز کرد (پیرامون ۲۷۵) . از این گذشته دلیلهائی‌هست که اوعلاقه‌ای به‌سراسر کرانهٔ غربی‌عربستان‌نشان میداد. شاید اوهمان پادشاهی‌ست که به‌فرمانش اریستون ازخلیج سوئز به‌باب‌المندب کشتی‌راند و کرانهٔ عربستان را دراین سفردریائی گشت . وشاید به سرپرستی‌اوبود که کوچ نشین کوچك میلتوسی امپلونه دربخش‌شمالی آن کرانه‌بنیاد گذاشته‌شدو اگراین کارها درزمان پادشاهی‌اوانجام گرفته، شاید او یکی‌ازآن « پادشاهان اسکندریه» بود که‌به گفتهٔ اگاثارخیدس خلیج عقبه را برای بازرگانان قابل ناورانی کرد. هدف او در این کار ، توأم با گردش اریستون، شاید دوباره‌باز کردن راه سلیمان وحیرام بوده، زیرافلسطین وفنیقیه هردو دردست بطلمیان بود.این کار واکنش سختی در نبطیان که انتهای شمالی راه کاروان عربستان جنوبی را در دست داشتند و ازاین راه گذران میکردند برانگیخت .

اگاثارخیدس گوید : « از دیرزمانی به روا گذران میکردند و با خوراکی که از گله‌های‌خود به‌دست‌می‌آوردند خرسند بودند.لیکن‌پس ازآن که‌پادشاهان‌اسکندریه‌خلیج‌را برای‌بازرگانان‌قابل ناورانی کردند، آنها به‌مردم کشتی‌شکسته میتاختند وباکشتیهای دریازنی که میساختند دریانوردان را تاراج‌میکردند ودر گستاخی وبی‌بندی با توریهای پونتی برابری مینمودند. لیکن پس ازآن‌آنها در دریای باز بدست ناوچه‌های

چهارردیفی گرفتار میشدند و به سزای خود میرسیدند.»[۲۱]

لیکن با این‌همه کوششهای بطلمیوس ، و گرچه برخی کشتیهای بازرگانی شاید به‌عربستان جنوبی رسیده‌بودند ، احتمال دارد که دادوستد چه ازراه خشکی وچه ازراه دریا میان عربستان جنوبی و مصر در سدهٔ سوم پیش‌ازمیلاد بیشتر دردست عربها بوده و برای این گفته دو گواهی مثبت داریم . یکی گفتارکلی اگاثارخیدس است : « چون هیچ ملتی از سبائیان و گرهیان ثروتمندتر به نظر نمی‌آید که برای هرچیز ازآسیا به‌اروپا که نام باربری بر آن بیفتد عامل‌اند. آنها هستند که سوریهٔ‌بطلمی را از زر توانگرساختند و دادوستد سودمند وهزاران چیز دیگر برای بازرگانی فنیقی فراهم‌آوردند . »

آشکاراست که این گزارش به سدهٔ سوم ، پیش از آن‌که بطلمی‌ها ازسوریه وفلسطین رانده‌شوند ،برمیگردد. اگرچه نویسنده به‌نظرمی‌آید که بیشتردرفکرراه‌آمدورفت کاروان است که پایانش دربندرهای فنیقی بود، لیکن‌جملهٔ «هرچیز که نام باربری بر آن بیفتد» بایستی کشتیرانی را نیز در بر داشته باشد ، و از «عامل‌بودن» سبائیان و گرهیان دریافت میکنم که عملا دراین‌کارها شرکت میکردند نه‌این که تنها به‌نظم‌دادن آن میپرداختند . گواهی دیگر یك کتیبهٔ قبر از الجیزه به‌خط عربی

۲۱ــ اگاثارخیدس، فصلهای۱،۸۳،۸۵، ۸۸ (نقل شده) ؛ سترابو، دفتر۱۷، بند۱: ۴۴-۴۵ . W. W. Tarn درمقالهٔنامبرده درمجلهٔ J. Eg. Arch. جلد ۱۵ (۱۹۲۹) . M. Rostovtzeff, The Social and Economic History of the Hellenistic World (اکسفورد ۱۹۴۱) جلد۱ ، صفحه های ۳۸۳ و پس‌ازآن .

جنوبی وزبان معینی‌ست از بیست‌ودومین سال «بطلمیوس پسر بطلمیوس» ـ یا ۲۶۳ پیش‌ازمیلاد ، اگر چنان که احتمال دارد به‌زمان بطلمیوس دوم بر گردد. این کتیبه نشان میدهد که یك معینی به‌نام زیدایل پسرزید ، پریستار یك پرستشگاه مصری ، برای پرستشگاه از کشورخود مُرونی خوشبو می‌آورده ودرعوض « در کشتی بازرگانی خودش » پارچه های نازك کتان مصری به نام «بیسوس» میفرستاده . گمان میرود که زیدایل را برای‌این به پریستاری یك پرستشگاه مصری گمارده‌بودند تا بخوری را که برای گزاردن آئین بغان نیاز داشتند به‌دست‌آورد.[۲۲]

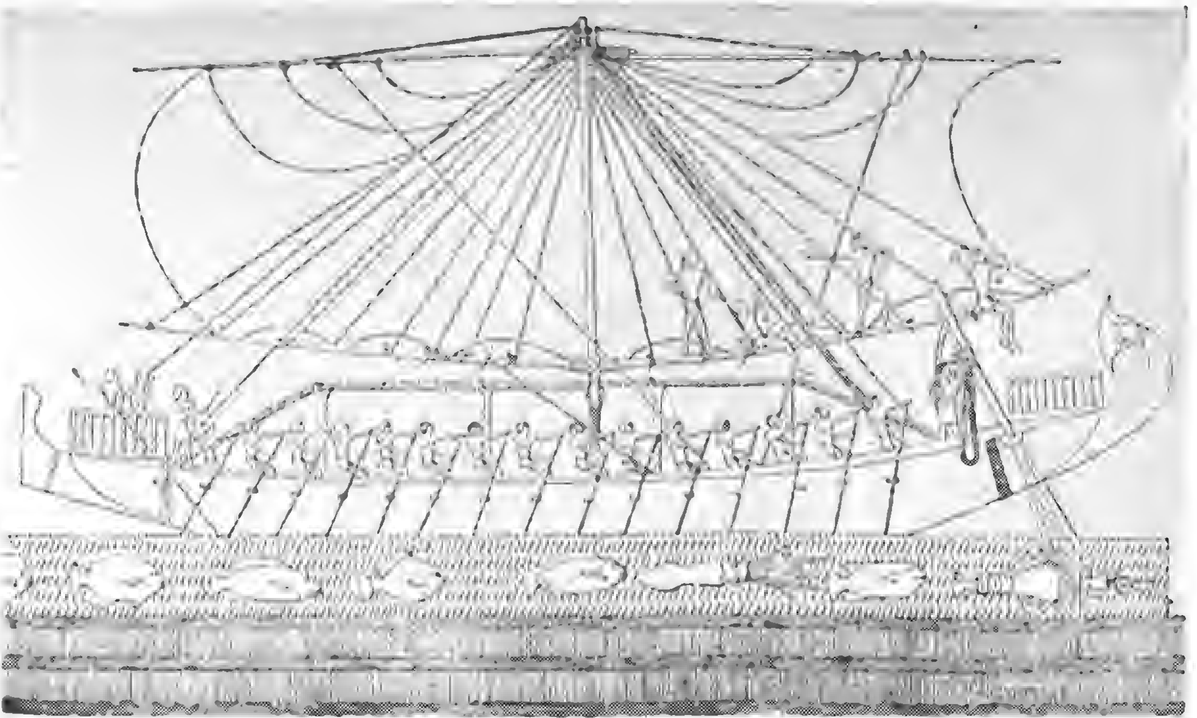
پس اگر معینیان و سبائیان بیشك درسدهٔ سوم پیش‌ازمیلاد به‌مصر کشتیرانی میکردند ، جادارد بپرسیم از چند قرن پیش این کشتیرانی انجام میگرفته؟ هزاران سال پیاپی بخورعربی برای‌مومیا کردن وجشن بغان درمصر به‌کارمیرفته . در فاصله‌های میان چند سفر دریائی مشهور مصریان به‌جنوب ، آیا این فرآورده‌ها در کشتیهای عربی به مصر برده میشد؟ با گواهی‌های هلنیستی که داریم چنین‌چیزی به‌نظر ممکن می‌آید

۲۲ ـ آگاثارخیدس ، فصل ۱۰۲ ؛ N. Rhodokanakis, «Die Sarkophaginschrift von Gizen» در مجلهٔ Zeitschrift für Semitistik جلد ۲ (۱۹۲۴) صفحه های ۱۱۳-۱۴. W. Schwartz, «Die Inschriften des Wustentempels von Redesiye» در مجلهٔ Jahrbuch für Klassischen Philologie جلد ۱۵۳ (۱۸۹۶) صفحهٔ ۱۵۷ ، یادداشت ۹ : یك یونانی برای تندرست بر گشتن از سرزمین سبائیان سپاسگزاری میکند ؛ ولی نشان داده‌نشده‌است که در کشتی‌یونانی یا در کشتی سبائی سفر کرده‌است. پـریپلوس، فصل ۲۶، بیشتر نشان میدهد که کشتیهای یونانی به عربستان جنوبی سفر میکردند ؛ فعالیتهای بطلمیوس در خلیج عقبه وجاهای دیگر نیزهمین‌را به‌نظر می‌آورد. دربارهٔ سبائیان نگاه کنید به Pauly-Wissowa, Real-Encyclopädie مقالهٔ «Saba».

ولی‌نمیتوان آنرا ثابت کرد ، زیرا همواره راه دیگری باشتر ازمیان بیابان عربستان وسینا وجود داشت .

اگاثارخیدس درجمله‌های یاد کردنی سفرهای کرانه‌ای عربستان جنوبی را وصف میکند وشاید هرجا که درشناسائی اوشکافی پیدا میشده آنرا ازانگارشهای خود پرمیکرده است. «چون یك بوی خوش وصف‌ناپذیر بهشتی شامهٔ هر کس را میزند و برمی‌انگیزد . حتی چون بسی دور ازخشکی دردریا میگذری ازاین لذت بی‌بهره نمی‌مانی . چون در بهارهردم که بادی ازخشکی برمیخیزد عطرهائی‌خوشبوی که ازبوته‌های مُرو بوته هـای خوشبوی دیگر میوزد به بخشهـای دریا کـه در آن همسایگی ست میرسد . » آنگاه این نویسندهٔ ارجمند به « جزیره های فرخ» پیش‌میرود که نام آنهاچنان که‌پیداست ترجمهٔ یونانی‌ازسنسکریت «دویپه سو کهتره » (سو کوتره) است . وی گوید که به این جزیره هـا بازرگانان از هرسومی‌آمدند ، ازجمله از پتله بردهانهٔ سند ، وهمچنین از فارس و کرمان . پس درهمان زمان هم ،با هندیها ، عربها ، یونانیها ، وشاید پارسیان‌وافریقائیانی که دربازارهایش آمیزش میکردند، سوکوتره صورت یك شهرجهانی به‌خود گرفته بود . بنا برروایتی که در سدهٔ ششم میلادی روان بود ، بطلمیها « کوچ نشینهای » یونانی به این جزیره فرستاده بودند ، ولی مثل این است که اینها دادوستد گرانی بودنـد که به‌ابتکارخود دراین جزیره ماندگار شده بودند . ۲۳

۲۳ـ اگاثارخیدس ، فصل‌های ۹۷ (نقل شده) و۱۰۳ . همبر کنید بامیلتون در « فردوس گمشده » ، دفتر ٤ ، سطرهای ۱۶۲ـ۶۳: «بوهای خوش سبائی از کرانهٔ بخورها ، از عربستان فرخ». میلتون شاید وصف اگاثارخیدس را در روایت دیودوروس ، دفتر ۳ ، بند ٤۶ خوانده بوده. همبر کنید با پریپلوس ، فصل ۳۰ ؛ Cosmas دفتر ۳ ، بندهای ۱۷۸-۷۹.



ورقهٔ ۲ - یك کشتی باستانی مصری . یکی از کشتیهای ناوگان ملکه هتشپ سوت که پیرامون ۱۴۹۵ پیش از میلاد به پونت رفت ؛ ازروی نقشهای دیرالبحری طرح شده است . چیزی که بیش ازهمه چشم را میگیرد بادبان پهن آن است . به‌تناسب میان قسمتها نمیتوان اعتماد کرد ، ولی می‌بینیم که دیرکهای افقی که بادبانها را نگاه میدارند هریك از دو تیر درست شده که با ریسمان به‌هم بسته شده‌اند ؛ تیریك تکه که درازای کافی داشته باشد یافت نمیشده است. بادبان در واقع به درازای کشتی افراخته نشده ؛ وضعی که به‌چشم می‌آید در اثر درماندگی هنرمند از درست نشان‌دادن چشم‌انداز بوده است . بند طناب پائین بادبان برای استوارساختن تنهٔ کشتی و جلوگیری ازخم‌شدن و کوهان‌پیدا کردن آن است . پاروها و بادبانها را در یك زمان باهم به‌کار میبردند ، و طناب‌بندی فراوان در آن دیده میشود . کشتی دو خلبان دارد که هر کدام یك خلهٔ پهلوئی را در فرمان دارد

در واقع دلیلهای بسیار داریم که بپذیریم که شهر های عربستان جنوبی و سو کوتره دراین هنگام انبارگاه و مرکز هر گونه آمدوشد وآمیزش میان مصر از یك سو وهند ازسوی دیگر بود. گذشته از گفتار اگاثارخیدس دربارهٔ سبائیانی که میانجی خریدوفروش بودند وسو کوتره، که دربالا یاد شد، پریپلوس از ارابیا اودیمون (عدن) چنین میگوید: «آنرا اودیمون میخواندند و در گذشته آن شهری بود، زمانی که هنوز سفردریائی ازهند به‌مصرانجام نمیگرفت، و زمانی که دلیری نداشتند که از مصر به‌بندرهای کرانهٔ دیگر این دریا کشتی برانند، ولی همه دراینجا گرد می‌آمدند؛ درآن روزگار بارهای کشتیها را ازهردو کشور دریافت میکرد، چنان که اسکندریه امروز چیزهائیرا که هم ازبیرون وهم ازمصر می‌آورند دریافت میکند.» فرستادگانی که بطلمیوس دوم وپادشاهان موریا، چندره گوپتا و اسوکا، نزد یکدیگر روانه میکردند، وزنان و گاوان ومرمرهندی که بطلمیوس در رژهٔ دسته‌های پیروزی‌خود در ۲۷۱/۷۰ پیش‌ازمیلاد نمایش میداد، شاید همه به‌این‌طریق دربندرهای سبائی باکشتی فرستاده میشدند.[۲۴]

۲۴– پریپلوس، فصل ۲۶ (نقل شده)؛ همبرکنید فصل ۳۷ را.
H. Bengtson و W. Otto, Zur Geschichte des Niederganges des Ptolemäerreiches (مونیخ ۱۹۳۸) صفحه‌های۱۹٤ و پس‌ازآن؛ چیزهائی که دربارهٔ بطلمیوس‌دوم وهند نوشته‌شده درآنجا ذکرشده‌است؛ همچنین در بارهٔ سوفون ایندوس نامی در ردیسیه (در مصر بالا) در سده های سوم ودوم پیش‌از میلاد. هنوز هیچ سکهٔ بطلمی ازاین سده‌ها درهندیافت نشده است. (نگاه کنید به Otto و Bengtson).
در پریپلوس، فصل ۲۶، به‌کشتیرانی هندی به ارابیا اودیمون در زمانهای پیشین اشاره شده است.

از سدهٔ دوم از دادوستدگران عرب درجزیرهٔ دلوس دردریای اژه ، که‌آن زمان مرکز دادوستد شرق باسرزمینهای مدیترانه بود، نشانهائی داریم؛ بویژه نوشته‌هائی ازمعینیان وسبائیان هست که‌در آن بغان عربستان جنوبی ستایش شده‌اند. [۲۵] ولی نزدیك به پایان این سده دو پیش‌آمد مهمی‌درآمد وشد میان سرزمین بطلمیها وهند رخ داد که ممکن بود در اول مردمان عربستان جنوبی را هراسناك و تهی‌دل کند. (۱) بطلمیوس هفتم (اوئرگتس دوم ، ۱٤٦–۱۱٦) گویا علاقه‌مند بوده که بازرگانی دریای سرخ را پیشرفت دهد . درکتیبه‌ای از سال ۱۳۰ از پایوری که « کاردار کشتیرانی» و راه بیابان به کوپتوس بوده یاد شده است . سپس میان سالهای ۱۲۰ و ۱۱۰ پیش‌از میلاد از سفرهای دریـائی یکسره ازمصر به هند به‌رهبری اودو کسوس‌نامی ازمردم کیزیکوس میشنویم. ازاین پس به نظر می‌آید که کشتی‌رانی منظمی به‌هند میشده وپادشاهان مصر نظارتی برآن میکردند ، زیرامیان سالهای ۱۱۰ و ۵۱ پیش‌ازمیلاد گواهی چهار کتیبه را که در مصر پیدا شده داریم که درآنها از افسران بطلمی « کاردار دریای سرخ و دریای هند » یاد شده است . [۲٦] (۲) یا درسفردریائی اودوکسوس یا چند سالی پس‌از آن یك یونانی به‌نام‌هیپالوس

۲۵– Rostovtzeff , Hellenistic World جلد ۲ ، صفحهٔ ۷۰۲ و یادداشت ۱۲٤.

۲٦– پوسیدونیوس درسترابو ، دفتر۲ ، بند ۳ : ٤. دربارهٔ کتیبه‌ها در همـان صفحه های کتاب نامبردهٔ Otto و Bengtson و در , Rostvtzeff Hellenistic World جلد ۲ ، صفحه‌های ۹۲۳–۲۹ و یادداشتهای ۲۰۳–۷ اشارهٔ کامل شده است. در بارهٔ یك کشتی هندی که درکرانهٔ مصرشکسته، نگاه کنید به‌سترابو درهمان بندی که در بالا اشاره شد .

هنر کشتیرانی یکسره رامیان عربستان و هند با بادهای موسمی جنوب غربی که درتابستان میوزد آموخت . نخست این آگاهی تازه تنها برای گذشتن ازشمالیترین بخش دریای عربستان ، میان کرانهٔ مهره و دلتای سند، به‌کارمیرفت، ولی‌ناخدایان پایه پایه دلیرترشدندتاآنجا که یکراست از دهانهٔ دریای سرخ تامالابار کشتی میراندند . این پیشامدها در هیچ منبعی پیش‌از پــریپلوس و پلین نوشته نشده‌است و کشف هیپالوس را نیز در زمان کلودیوس (٤١–٥٤ میلادی) میدانستند ؛ ولی‌جستجوهای اخیر آنرا درآخر دورهٔ بطلمیها میگذارد . شاید هیپالوس رهبانی بوده که در سفر دریــائی اودوکسوس همراه او بوده ؛ دراین‌صورت چون پریپلوس نشان میدهد که هیپالوس نخستین کسی نبود که به هند از راه دریا برود ، بایستی پیش‌از اودوکسوس دوره‌ای بوده باشد که یونانیان سفرهای دریائی کرانه‌رو انجام میدادند . یا شاید اودوکسوس نخستین یونانی بود که حتی کرانه روی کرده‌باشد و هیپالوس‌سپس پیروی کرده؛ ولی بهرحال بسختی میتوان او را پس‌از ۹۰ پیش‌از میلاد گذاشت ، تا این که برای پــایه های بعدی در برقرار کردن پیشرفت راهی که پلین ذکر کرده فرصت باشد .

کشف هیپالوس پیشامد بسیار مهمی بود ؛ در عین‌حال پرسشهائی جلوی تاریخ‌نویس میگذارد . به این دو دلیل به‌تفصیل بیشتری آنرا بازرسی میکنیم . هیپالوس درست چه کشفی کرده بود؟ پریپلوس شرح زیر را میدهد : «این سفر را آن‌چنان که در بالا وصف شد ، از کانــه به ارابیا اودیمون ، در کشتیهای کوچك انجام میدادند ونزدیك کرانه‌-های خلیجها میراندند ؛ و هیپالوس رهبانی بود که باآگاه شدن ازجای

بندرها و وضع دریا نخستین کسی بود که کشف کرد چگونه یکراست ازمیان دریا بگذرد. زیرا درهمان زمان که نزد ما بادهای اتسی میوزد، در کرانه‌های هند بادها از دریا آغاز وزیدن میکند، و این باد جنوب غربی هیپالوس خوانده میشود. از آن روز تا کنون کشتیها، برخی یکراست از کانه و برخی از دماغهٔ بخورها، به‌حرکت درمی‌آیند. و آنها که عزم دمیریکا دارنـد سر کشتی را تا اندازهٔ زیادی دور از باد می‌اندازند، و کشتیهائی که عزم باری‌غزه و سرزمین سکیت‌ها را دارند نزدیك کرانه تاسه روز میرانند وسپس همان راه را یکسره از آن ناحیه به‌میان دریا پیش‌میگیرند، با باد مساعد، دور ازخشکی، وازخلیجهای نامبرده بسوی بیرون در دریا میگذرند. »

نخست، پوشیده نماند که هیپالوس وجود بادهای موسمی‌را کشف نکرد. از وجود وفصل بادهای‌موسمی یونانیان اززمان بر گشت نئارخورس ازهند ۳۲۶-۳۲۵ آگاه بودند، وحتی اگر نمیدانستند اولین یونانیانی که یك سال بیرون دریای سرخ میگذراندند از آن آگاهی می‌یافتند. عربها همان‌طور که نمیتوانستندخورشید وماه را پنهان کنند نمیتوانستند بادهای موسمی را چون یك «راز دادوستد» پنهان کنند. دیگر آن که باید به یاد داشته باشیم که نه پریپلوس و نه پلین هیچ کدام به‌هیپالوس کشفی در بارهٔ سفر بر گشت از هند نسبت نمیدهند. بر گشت از هند را آشکار است که در همه دوره‌ها هم عربها و هم یونانیها در زمستان با بادهای موسمی شمال شرقی، که بهترین وضع‌ممکن‌را برای کشتیرانی بسوی غرب فراهم میکرده، انجام میدادند. آن‌چه که هیپالوس کشف کرده، چنان که پریپلوس آشکار میگوید، این بود که چگونه باید

بادهای موسمی‌را برای سفردریائی بسوی هند به‌کار برد. گذشته ازاین، بادهای موسمی‌جنوب غربی تابستانی‌ست که بیشك باید به‌کاررود. نه‌فقط پریپلوس وپلین «فصل» را در چند گزارش ذکر میکنند (از مصر در ماه ژوئیه به‌راه می‌افتی) ، نه‌فقط هردو آنها «جهت» باد هیپالوس را نام میبرند (جنوب غربی یاغربی) ، بلکه پریپلوس‌صریح میگوید که این سفر دریائی خطرناك است ، واین فقط میتواند وصف بادهای موسمی جنوب غربی باشد.

ولی اگر این حقیقت را بپذیریم ، هنوز بـاید در جستجوی توجیهی باشیم . این مسئله‌ای‌ست که بـه آسانی به‌فکر هر کشتیران امروزی که دریای هند را بشناسد میرسد . وقتی که باد موسمی‌جنوب غربی در وزش است ، از ژوئن تا اکتبر ، باد معمولا تند و پرشور و دریا برهم خورده است ، و گاهی هیچ کشتی‌ای نمیتواند باآن روبرو شود . ازاین گذشته ، کرانهٔ مالابار بندرگاه ندارد وماندن نزدیك کرانه در باد غربی پرزور امن نیست . معمول کشتیهای عربی امروز که از عـدن حرکت میکنند این است که در زمستان در بادپناه کرانهٔ حضرموت به‌راه می‌افتندوسپس درپیش باد موسمی‌شمال شرقی‌ازنقطه‌ای که‌بهاندازهٔ کافی شمال و شرق باشد میرانند و دراین کار به‌دشواری برنمیخورند . پس چرا یونانیان و رومیان فصل دیگری را برای این سفر دریـائی برگزیدند که پراز خطر باشد ؟

پاسخ به‌این پرسش تا اندازه‌ای نظری خواهد بود. مطمئن‌ترین راه پیدا کردن پاسخ این است که با دلیلی که پریپلوس و پلین داده‌اند آغاز کنیم و آن این‌است که سفر با باد جنوب غربی‌تندتر انجام میگیرد.

«چهل روز» از اوکلیس تا موزیریس که پلین میگوید این‌اندازه‌ها تند به نظر نمیرسد ولی بهرحال باید تندتر ازسفر کرانه‌ای باشد که پیش ازآن انجام میگرفته.معنای «تندتر» که پلین میگوید باید این باشد. ولی اگر باد موسمی شمال شرقی را میتوانستند هرگز در سفر بسوی هند به‌کار برند گفتهٔ پلین نیز این معنا را دربردارد که باد جنوب غربی ازآن هم تند تر بوده ، وگرنه یونانیان با باد شمال شرقی کشتیرانی میکردند . دو علت نیز هست که شاید بادهای موسمی شمال شرقی برای کشتیهای یونانی که ازمصر می آمدند نامساعد مینموده.یکی آن که وقتی‌ازبخش‌جنوبی دریای سرخ بسوی پائین به راه می‌افتادند با بادهای مخالف جنوب‌شرقی وشرقی که پیش‌ازفصل بادهای موسمی‌شمال شرقی و درتمام مدت وزش آن (ازنوامبر تامارس) در بخش جنوبی دریا میوزد برخورد میکردند. دوم آن که وقتی به‌دریای هند میرسیدند کشتیهای یونانیان (بافرض‌این که مانند کشتیهایشان درمدیترانه بادبانهارا به‌پهنای کشتی‌عمود بر دکل‌ها میکشیدند) نمی‌توانستند مانند کشتیهای‌عربی که بادبانها را به‌درازای کشتی می‌افراختند این اندازه نزدیك به باد برانند؛ پس ناگزیر بودند راه دوری را نزدیك کرانهٔ عربستان جنوبی پیش بروند تا بتوانند با باد شمال شرقی بسوی هند بگردند . از طرف دیگر با بکاربردن باد موسمی‌جنوب‌غربی ازهردومشکل پرهیزمیکردند. زیرا دربخش جنوبی دریای سرخ درماههای تابستان یك باد شمال غربی میوزد ــ واین نشان میدهد که چرا روانه شدن ازمصر را درژوئیه بهتر میدانستند . آنگاه در دریای هند کشتیها میتوانستند راست در پیش باد موسمی‌جنوب غربی درماه اوت برانند ، وپس‌ازآغاز سپتامبر که نسبتاً

امن‌تراست به کرانهٔ مالابار برسند. چنین گذری در دریا ناهموارخواهد بود ولی تند انجام میگیرد. هیپالوس « با آگاه شدن از جای بندرها ووضع دریا » بهطریقی آنرا آموخت. یونانیهای دیگر درپی او رفتند وآنرا بهتر آموختند و ازاین راه دلیرانه دویست سال یا بیشتر خود را به هند میرسانیدند.[۲۷]

اکنون میتوانیم پرسشی دربارهٔ عربها بکنیم. آنها چگونه به هند کشتی میراندند؟ تاآنجائی که میدانیم گواهی سرراستی برای این‌دوره

۲۷– پریپلوس ، فصل ۵۷ (نقل‌شده) ؛ پلین، تاریخ طبیعی، دفتر۶، بند ۲۶. گزارش پریپلوس دراینجا آشفته است، ولی معنای‌کلی‌آن روشن است : من از ترجمهٔ Schoff نقل‌کرده ام . در بارهٔ زمان هیپالوس : Otto Bengtson و درکتاب خود گواهی آنرا موشکافی‌کرده و او را همزمان اودوکسوس گذاشته اند ؛ Rostovtzeff درکتاب‌خود بههمین نظرمیگراید. Tarn از روی پلین نشان داده است‌که هیپالوس‌را نمیتوان به‌آسانی پس‌از ۹۰ پیش‌ازمیلاد گذاشت ، نگاه‌کنید به‌کتاب او The Greeks in Bactria and India (کمبریج۱۹۳۸) صفحه‌های ۳٦٦–۷۳. دربارهٔ وضع کشتیرانی در دریای هند : برای آگاهی پرارزش مدیون آقای ا. ج ویلیرز هستم. نگاه‌کنید به C. N. Parkinson, Trade in the Eastern Seas, 1793-1813 (کمبریج۱۹۳۷) صفحهٔ۱۰٦ ؛ وبه W. W. Clemesha, « The Early Arab Thalassocracy » درمجلهٔ Journal of the Polynesian Society جلد ۵۲ (۱۹٤۳) صفحه‌های ۱۱۰–۳۱ : جغرافی این نویسنده از تاریخش بهتر است . The Red Sea and Gulf of Aden Pilot فصل ۱ ؛ و Cary, Geographic Background to Greek and Roman History صفحه‌های ۲۰٤–۵. دربارهٔ نئارخوس ، نگاه‌کنید به Arrian, Indica ۲۱:۱ .

نداریم. ولی از گواهیهای دیگرمیشود پی‌برد . نخست ، اگر **هیپالوس** با باد موسمی جنوب غربی کشتی رانده ، و این « کشفی » بوده است ، پس بیقین ازاین راه نبوده است که عربها پیش‌ازاو کشتی‌میراندند. دوم، درحالی که کشتیهای یونانی بامیخ محکم‌ساخته میشدند کشتیهای عربها با رشتهٔ لیفه های نارگیل دوخته میشدند ، و کشتیهائی بودند که برای هوای خوب ساخته شده بودند و در دریاهای دشوار و برهم‌خورده از هم می پاشیدند؛وبسیاردوراست که هرگزمیتوانستند بابادهای موسمی‌جنوب غربی بهمیان دریا بروند. دوراه میماند. شاید عربها سراسرراه را نزدیك کرانه‌های عربستان و ایران کرانه روی میکردند . یونانیهاهم پیش‌از **هیپالوس**همین‌کاررا میکردند، وشاید دراین‌کار ازعربها پیروی‌میکردند. یاشاید عربها بادهای موسمی شمال شرقی را چنان‌که در بالا وصف شد به‌کار میبردند ، همان‌سان که امروز میکنند و بیشك در سده‌های میانه میکردند. این نیز معقول است. و احتمال بسیار دارد که هردو راه را بـه‌کار میبردند .

دربارهٔ سدهٔ اول پیش‌ازمیلاد، پیش ازپایان‌جمهوری روم ،آگاهی بسیار کمی داریم. ولی‌مثل این‌است که کشتیرانی ازمصر به‌هند درزمان فرمانروائی سست بطلمیهای آخری و درهم‌برهمی جنگهای داخلی روم رو به‌کاهش‌نهاد . سترابو آنجا که میگوید « در پیش حتی بیست کشتی [درسال] دلیری نداشتند که ازخلیج عربستان [دریای‌سرخ] گذر کنند که از آن سوی تنگه‌ها بیرون بیایند . . . » گویـا به‌این دوره اشاره میکند .۲۸

۲۸ــ سترابو ، دفتر ۱۷ ، بند ۱:۱۳ (نقل شده) .

بـا برقرار شدن آرامش از نو در سرزمینهای مدیترانـه بدست اوگوستوس (۳۱ پیش‌ازمیلاد تا ۱٤میلادی) ارتباط بهترشد و کامرانی عمومی خواستاری بیشتری را برای تجملات شرقی در روم، اسکندریه و شهر هـای بزرگ دیگر بر انگیخت. تمام دورهٔ یولیو ـ کلـودی و امپراتوران فلاوی (۳۱ پیش ازمیلاد تا ۹٦ میلادی) عصر زرین برای بازرگانی یونانی و رومی بـا هند و عربستان بود. در اول سر کردگی اوگوستوس، سترابو گزارش میدهد که برخلاف وضع گذشته هرسال صدوبیست کشتی از میوس هورموس به هند میرفتند. در زمـان نرون (٥٤ ــ ٦٨ میلادی) پلین گلایه میکند که شهروای امپراتـوری روم به بیرون راه یافته بود و کشیده میشد، و یاد میکند که چگونه آن امپراتور درعزای زن دومش پوپیا از اندازه بیرون کندر سوزانده بود. شمار بسیاری سکه های رومی درهند پیدا شده و وجود یـك پرستشگاه اوگوستوس در موزیریس در مالابار گواهی بر سکونت شمار بسیاری بازرگانان یونانی ورومی درآنجاست. این دادوستد بارها وصف شده است و فقط جنبه‌های برجستهٔ آنرا چنان که در پریپلوس و پلین آمده یـاد میکنیم. پایان این راه دادوستد درغرب اسکندریه بود. ازآنجا کالاها را ــ می، پرنگ، قلع، زر وچیزهای گوناگون دستکار ــ از راه نیل به کوپتوس و ازکوپتوس از راه خشکی به میوس هورموس یا برنیکه میبردند. از این بندرها کالاها را با کشتیهای بزرگ روانه میکردند. اگر مقصد عربستان جنوبی بود بازار کندر وعطرهای دیگر سبائی در موزا بود. ولی کشتیهائی که به هند میرفتند آنجا نمی‌ایستادند، بلکه ازاوکلیس یا کانه (سی روز فاصلهٔ دریائی از برنیکه) حرکت میکردند.

آنها که مقصدشان کرانهٔ مالابار بود ــ موزیریس (میسور) یاجای دیگرــ یکراست ازمیان دریا میگذشتند . پلین برای سفر اوکلیس تا موزیریس چهل روز میگذارد و میگوید که برای نگاهبانی در برابر دریازنان ، تیراندازانی همراه این کشتیها میکردند. ولی اگر مقصد باری‌غزه (بروچ) یا بندر دیگری درهند شمال غربی بود تا دماغهٔ سیاگروس نزدیك کرانه کشتی میراندند و سپس ازدریا میگذشتند . راه دیگر این بود که نزدیك کرانهٔ افریقا تادماغهٔ بخورها میراندند وشاید به سو کوتره سری میزدند و سپس بسوی هند روانه میشدند . درهند شمالی کالاهای ابریشمی ، پنبه و پارچه‌های خوب دیگر؛ درجنوب گوهرهای گرانبها وفلفل بارمیزدند. سیلان را میشناختند گرچه باآنجا آمدوشد منظمی نداشتند. ولی سترابو ذکرمیکند که چند بازرگان تادهانهٔ رودخانهٔ گانگ کشتی رانده بودند ، وفرستادگان ازآنجا نزد او گوستوس می‌آمدند . یونانیان ازمصر نیز با بندرهای کرانهٔ سومالی، واز ادولیس در کشور پادشاهی اکسوم تا اوپونه، درست آن سوی دماغهٔ بخورها ، دادوستد میکردند . فرستاده‌های عمده ازاین ناحیه عاج ، چرم ، دارچین و برده بود.[۲۹]

۲۹ــ سترابو ، دفتر۲، بند ۵: ۱۲؛ پریپلوس ، درجاهای گوناگون، بویژه فصل ۵۷ (نقل شده) ؛ پلین ، تاریخ طبیعی ، دفتر ۶، بندهای ۲٤، ۲٦ ؛ دفتر ۱۲ ، بند ٤۱. در بارهٔ راه برنیکه : سترابو ، دفتر ۱۷ ، بند ۱: ٤٤ـ٤٥. در بارهٔ سیلان : پلین ، تاریخ طبیعی، دفتر ٦ ، بند۲٤، سرگذشت بندهٔ آزاد شده انیوس پلوکاموس. داستان سیلان دراین گزارش بکلی افسانه‌آمیز است . دربارهٔ گانگ : سترابو ، دفتر ۱۵ ، بند ۱:٤. E. H. Warmington, The Commerce between the Roman Empire and India (کمبریج ۱۹۲۸)؛ M. P. Charlesworth, Trade Routes and Commerce of the Roman Empire (کمبریج۱۹۲٦)؛ J.O. Thomson, History of Ancient Geography (کمبریج ۱۹٤۸).

این دادوستد پرارزش در دریای سرخ اهمیت‌کافی داشت که آنرا هدفی‌برای نظرهای مستعمراتی روم بنماید. دادوستدگران‌رامی‌بایستی در دریا از دریازنان، و در بندرها از دست‌درازی و زورگوئی نگاهبانی کرد، ودرعین حال ازاین راه درآمد معقولی برای خزانه به‌دست می‌آمد. برای نمایاندن‌نیروی‌روم به‌مردمان عربستان‌جنوبی وشاید برای گرفتن یکی از شهرهای عمدهٔ آنها، اوگوستوس در ۲۴/۲۵ پیش از میلاد به سرکردگی ایلیوس گالوس به عربستان لشکرکشی کرد. ولـی این لشکرکشی بد طرح شده بود زیـرا بدترین راه ممکن راگزیـده بودند، نخست با کشتی از یك بخش بد دریای سرخ از خلیج سوئز تا لوکه‌کومه، بر کرانهٔ شمال غربی عربستان، وسپس‌صدهامیل سفرروی خشکی ازسرزمین ترسناك عربستان غربی تایمن. بازمین پیمائی‌آن‌کاری نداریم ولی در بارهٔ گذار از دریا سترابو شرح کوتاه جالبی میدهد.

سترابو گوید: «خطای نخست آن‌که کشتیهای دراز ساختند [کشتیهای جنگی پارودار] درحالی‌که در دریا جنگی نبود ونمیشد. چون عربها حتی‌درخشکی‌جنگدوست نیستند بلکه بیشتر دادوستدگر و بازرگان اند، وهرگز در دریا خواهان وآمادهٔ جنگ نیستند.» این جملهٔ آخری کمی زیاده‌روی ست زیرا در زمان بطلمیها دریازنان نبطی بودند. ولی درآن زمان نبطیهاهمپیمان تابع روم بودند ومردمان دیگری هم در آن ناحیه نبودندکه بتوانند مخالفت دریائی بکنند. گالوس خطای خود را دریافت و۱۳۰ کشتی ساخت که به شمار کمی جاشو نیاز داشت و میتوانست شمار بیشتری از سپاهیان ببرد. «و پس‌از رنجها و سختیها پانزده روزه به لوکه‌کومه در سرزمین نبطیهـا رسید که بندر

بازرگانی‌بزرگی‌ست ، وبسیار کشتی ازدست داد ــ برخی از آنها با همه سرنشینانشان ــ این همه از دشواریهای سفر و نی از آسیب دشمن.» ۳۰

کوشش برای در دست گرفتن عربستان جنوبی شاید با گرفتن بندر ارابیا اودیمون از طرف رومیها ، هنگام فرمانروائــی کلودیوس (۴۱ - ۵۴ میلادی) یا پیش‌از آن ، از نو آغاز شد . چنین پیشامدی در پریپلوس دریك جملهٔ کوتاه گزارش شده است: «ولی‌چندی پیش‌از زمان ما قیصر آنرا به زیر فرمان آورد . » ولی برسر این گفته بسیار بحث و گفتگو شده است . تا این اندازه میتوانم بپذیرم که چنین‌کاری از نظر ناورانی امکان پذیر بوده است. فاصلهٔ دریائی ازمیوس‌هورموس یا برنیکه به‌عدن بیش از فاصلهٔ میان پوتئولی به اسکندریه نیست. اگر کشورهای کنار بخش‌جنوبی دریای سرخ کشتی جنگی نمی‌داشتند ــ وهیچ نشانی نیست که چنین کشتیهــائی داشته اند ــ نیازی به کشتی جنگی نبود . دراین‌صورت چیزی که لازم بود چند کشتی بازرگانی با ظاهر بی‌آزار پراز چند صد سپاهی‌رومی بود؛ یك‌بار که در کرانه پیاده میشدند نیروهای فرمانروای محلی ، حتی اگر میکوشیدند ، ازعهدهٔ آنها برنمی‌آمدند. چنین کاری خیلی آسانتر از لشکرکشی گالوس یا تاخت‌وتاز پارسیان درعربستان جنوبی از راه دریا در سدهٔ ششم میلادی میبود . ۳۱

---

۳۰ ــ در بارهٔ لشکرکشی گالوس: سترابو ، دفتر ۱۶ ؛ نقل‌شده‌ها از بند ۲۳:۴. پلین ، تاریخ طبیعی ، دفتر ۲، بند ۱۶۸ ، و دفتر ۶، بند ۱۶۰ ، دست‌اندازی کوتاهی را به‌دریای سرخ از طرف گیوس قیصر ، نوهٔ اوگوستوس ، درسال ۱ پیش‌ازمیلاد ، ذکر میکنند .

۳۱ــ پریپلوس، فصل ۲۶ (نقل‌شده) . ویراستاران درگذشته در بارهٔ این پیشامد شك داشتند وبجای «قیصر» نام یکی‌ازامیران عربستان‌جنوبی

مانده درصفحهٔ بعد

آن چه که بیشتر یقین داریم این‌است که درزمان نوشتن پریپلوس روم با فرمانروای حمیری ظفار در کوههای یمن هم‌پیمان بود . قبیلهٔ حمیر، که یونانیان آنرا «هومریتی» میخواندند ، همچومهمترین نیروی عربستان جنوبی‌جای سبائیان را گرفته بود . هم پیمانی‌آنها ، شاید توام با بودن یك پادگان رومی در ارابیا اودیمون ، برای اطمینان از خوش‌رفتاری مردمان عربستان جنوبی کافی میبود . ۳۲

دخالت یونانی - رومی،چه از نظر بازرگانی وچه از نظر ناورانی، هنوز دست دادوستدگران عربرا بسیار بازمیگذاشت. پریپلوس‌شرحی از دادوستد دریائی آنها درمیانهٔ سدهٔ اول میلادی میدهد ، و درعین‌حال کرانه های عربستان و کشورهای همسایه را وصف میکند. باآغاز این شرح ازعربستان شمال غربی، پریپلوس لوکه‌کومه را همچو یك بازار

ماندہ از صفحهٔ پیش

را میگذاشتند: نگاه کنید به کتاب‌نامبردهٔ Müller و Schoff . نویسندگان جدیدتر واژهٔ «قیصر» را دراین‌گزارش پذیرفته وآنرا درست میدانند: M. Rostowtsew, « Zur Geschichte des Ost- und Südhandels im ptolemäisch - romischen Aegypten » در Archiv für Papyrusforschung جلد ٤ (۱۹۰۷-۸) صفحه‌های۳۰٦ وپس‌ازآن ؛ و E. Kornemann, «Die historischen Nachrichten des Periplus maris Erythraei über Arabien» در Janus جلد ۱ (۱۹۲۱) صفحه های ٦۱ - ٦۲ ؛ W. Schur, « Die Orientpolitik des Kaisers Nero » در Klio پیوست ۱۵ (لیپزیك۱۹۲۳) صفحهٔ ٤٦ ؛ Frisk صفحه‌های ۱۱۰-۱۱ در بارهٔ « قیصر » . ولی هنوز J. G. A. Anderson در C. A. H. جلد ۱۰ (کمبریج ۱۹۳٤) صفحه‌های ۸۸۰ وپس‌ازآن، دربارهٔ این پیشامد شك دارد و دلیلهای خوبی برای رد کردن نظریهٔ عمومی Schur میدهد .

۳۲- پریپلوس ، فصل ۲۳ .

نبطیها برای کشتیرانی محلی از عربستان وصف میکند . آن سوی لوکه کومه کرانهٔ عربستان پلید و مهمانکش است و بادیه نشینان بدبختانیرا که بر رشته های صخره و سنگ کشتیشان میشکند تاراج میکنند و به‌بردگی میبرند . باگذشتن «هرچه تندتر» از این سرزمین به یمن میرسیم که مردمانش آرامتراند ، و در موزا لنگر می‌اندازیم ، و آن شهری‌ست که « بازار آن بوسیلهٔ قانون بر قرارشده » ، که جای مخای کنونی یا نزدیك آن است .

« ... و همهٔ اینجا پراز کشتی‌داران و دریا نوردان عرب است ، و همه سر گرم کارهای بازرگانی‌اند ؛ چون با کرانهٔ دور [اریتریه و سومالی] و با باری‌غزه داد وستد میکنند و کشتیهای خود را به آنجا میفرستند .» لنگر گاه بعد اوکلیس در تنگهٔ باب المندب است که فقط جای آبگیری برای کشتیها در راهشان به هنداست . پس ازآن ارابیا اودیمون ، « عربستان فرخ » ، می‌آید که تنها بندر گاه حقیقی در شبه جزیرهٔ عربستان است. چنان که دیدیم ، اینجا در روزگار پیشین داد و- ستد گاه برای خواسته‌های هند و مصر بود . ولی اکنون که دیگر کشتیهای یونانی و رومی که به‌هند میروند حتی‌سری به‌این بندرنمیزنند، به پایهٔ « دیهی بر کرانه » افتاده است که شاید بودن یك پادگان رومی درآنجا به‌آن جان بخشیده است . در شرق ارابیا اودیمون ، در حصن- الغراب ، کانه (کنه درحزقیال) است . «همهٔ کندری‌را که دراین‌سرزمین میروید برشترها وکلکهای‌چرمی وقایقها به‌این دادوستد گاه می‌آورند. و این جا با شهرهای بازار گاه که دور دست‌اند ، [و] با باری غزه و سرزمین سکیتها [درهٔ سند] و اومانه وهمسایهٔ آن پارس دادوستد دارد.»

آنگاه موسخا وجاهای کوچك دیگر بر کرانهٔ حضرموت ذکر میشوند؛ همچنین جزیرهٔ سوکوتره، که تابع «شاه کشور کندر» (عربستان جنوبی) ست و در کرانهٔ شمالی آن دادوستدگران عرب، هندی و یونانی منزل دارند. ۳۳

گزارشهائی که در بالا نقل شد نشان میدهد که کشتیهای بازرگانی عرب ازموزا وکانه یك بازرگانی مرتبی با باری‌غزه داشتند. درپریپلوس گواهی در بارهٔ عربها جنوب‌تر از باری‌غزه نداریم؛ ولی احتمال زیاد دارد که سده‌ها برای بدست آوردن الوار که کشتیهای خود را از آن میساختند به مالابار کشتیرانی میکردند (نگاه کنید به فصل سوم). آن چه پریپلوس از موزیریس، بندر عمدهٔ مالابار، ذکر میکند کشتیهای یونانی و کشتیهائی ــ شاید هندی ــ از اریاکه، ناحیهٔ پیرامون بمبئی ست. پریپلوس نیز از کشتیهای بسیار بزرگ هندی به‌نام «سنگره» بر کرانهٔ مالابار، و کشتیهای دیگر به‌نام «کولاندیه» یاد میکند که به گانگ سفر میکردند. کشتیهای هندی هیچ کجا در کرانهٔ عربستان ذکر نمی‌شوند، گرچه اریاکه و باری‌غزه فراورده های‌خودرا (ازجمله شکر) به کرانهٔ سومالی افریقا میفرستادند. ۳٤

۳۳ــ پریپلوس، فصلهای ۲۰ــ۳٤؛ نقل شده ها ازفصلهای ۲۱و۲۷.

۳٤ــ پریپلوس، فصلهای ۵٤، ٦۰، ۱٤. گفته شده‌است که درابتدای سدهٔ اول میلادی سبائیان ازدربار امپراتورچین دیدن کردند ویك کرگدن افریقائی برای او بردند: A. Hermann, «Die Verkehrswege zwischen China, Indien und Rom» در Veroffentlichung der Forschungsinstitut für vergleichende Religionsgeschichte a.d. U. Leipzig شمارهٔ ۷ (۱۹۲۲) صفحهٔ ۸، که Warmington درصفحهٔ ۳۷۰ از آن نقل کرده. من دسترس به‌این کتاب نداشتم.

در کرانهٔ افریقـای شرقی ، تا رپته درجنوب ، نزدیك زنگبار ، بازرگانان عرب همه‌جا یافت میشدند . در دریای سرخ پادشاهی نوبنیاد مستقل اکسوم بود که مردمان عربستان جنوبی بنیاد گذاشته بودند . درسومالی وآن سوی آن ، امیران عرب فرمانروائی میکردند ، چنان که زنگبارهنوزسلطان‌عرب‌خودرا داشت. دربارهٔرپته پریپلوس میگوید ، « سر کردهٔ موفاریتی [یك امـیر یمنی] بر آن فرمانروائی میکند بنابریك حق باستانی که آنرا زیر فرمان شهری میگذارد که بر کرانهٔ عربستان نخست به آن برخورد میکنید [موزا] . مردم موزا اکنون آنرا زیرفرمان او دردست دارند، وبه‌آنجا کشتیهای‌بازرگانی‌میفرستند ، ودر بیشتر آنها ناخدایان وکارکنان عرب را که با بومیان آشنا و با آنها پیوند میکنند و کرانه و زبان آنجا را میدانند به کار میگیرند . » آن سوی رپته ، در پریپلوس مینویسد ، « دریا وارسی نشده است و بسوی غرب پیچ میخورد . »[۳۵]

در زمان تراژان،هادریان وانتونین‌ها (۹۸ـ۱۹۲میلادی)بازرگانی میان جهان مدیترانه وسرزمین‌های کنار دریای هند مانند گذشته برومند وکامیاب ماند . تراژان راههای آمدوشد میان دریای سرخ و مدیترانه را بهتر نمود . در کنار شرقی دریای سرخ ، تراژان کشور فرمانبردار نبطی را در ۱۰٦ میلادی به‌صورت یك استان رومی ، «عربستان» ، درآورد ،

۳۵ـ پریپلوس ، فصلهای ۷-۱۰ ، ۱٤ ، ۱٦ (نقل‌شده) ـ نگاه کنید به Frisk صفحهٔ ۱۰۹ دربارهٔ «گنومنیس» ـ وفصل ۱۸ (نقل‌شده) . در بارهٔ عربهای کنونی درافریقای شرقی : A. Villiers, Sons of Sindbad (لندن ۱۹٤۰) .

ویك جادهٔ اصلی ازایله ، درسر خلیج عقبه ، ازمیان پترا و بسترا به‌دمشق ساخت . ایله آنگاه جای لو که کومه‌را همچو بندر عمدهٔ کشور نبطی گرفت . ازاین دگر گونیها برنده از نظر اقتصادی نبطیها بودند ، زیرا پترا هر گز از سدهٔ دوم میلادی کامیاب‌تر نبود . درطرف مصر تراژان کنال کهنه را که بار دیگر اززمان بطلمیها از گل‌ولای پرشده بود پاك کرد و یك بخش نوی درانتهای غربی آن کند تا آنرا دربابل مصر ،جای قاهرهٔ کهنه ، به نیل وصل کند ؛ این رابطهٔ بهتری بـا بازوی غربی یا کانوپی دلتای نیل که به اسکندریه میرود برقرارساخت. آنجا که کنال تراژان به دریای سرخ می‌پیوست بندر کلیسما رشد یافت . این کارهای تراژان نشان میدهد که دراین دوره دریانوردان یونانی و رومی ازخلیج های سوئز وعقبه هراسی نداشتند ؛ یك دلیل آن بودن یك ناوگان رومی در دریای سرخ بود که برای گوشمال دادن دریازنان آماده بود . ازمصر هنگام فرمانروائی هادریان (۱۱۷ - ۳۸ میلادی) کتیبهٔ قابل توجهی داریم که از یك رستهٔ کامکار ناخدایان پالمیری در دریـای سرخ که از طرف پادشاه نیز شناخته شده بودند یاد میکند . این مردم کاروانی که به سازمان دادن سفرهای بازرگانی به‌سرزمینهای دوردست آمخته بودند ، درنقل‌دادن نیرو و کوشش‌خود به دریا دشواری نیافتند، هرچند که شهر آنها در میان بیابان بود .۳۶

۳۶– Dio Cassius دفتر۶۸، بند ۱۴؛ Ptolemy Claudius ،جغرافی، دفتر ٤ ، بند ٥ : ۱٤ ؛ Eutropius, Breviarium دفتر ۸ ، بند ۳ : ۲. Années d' Epigraphie (۱۹۱۲) شمارهٔ ۱۷۱ . Economic Survey of Ancient Rome (بالتیمور ۱۹۳۳–٤۰) جلد ۲ ، شمارهٔ ۲۳٥ ، صفحهٔ ۳۸٤– نیزنگاه کنید به صفحهٔ ۳٤٤. R. P. Longden در C. A. H. جلد ۱۱ ، صفحه‌های ۲۳۶–۳۸. Warmington صفحه‌های ۹۲ وپس‌ازآن .

« جغرافی » پتولمه کاودیوس (پیرامون ۱۵۰ ـ ۱۶۰ میلادی) نشان میدهد که در دورهٔ انتونـین‌ها یونانیان بیشتر از زمـان پلـین یـا «پریپلوس» دریای‌هندرا میشناختند. در آن دوره یونانیان کرانهٔ افریقای شرقی را تا رپته پیش‌رفته بودند و با کرانه‌های دورتر عربستان تا عمان بیشتر ازنویسندهٔ پریپلوس آشنا بودند . درعربستان جنوب غربی پتولمه بازارهای موزا، اوکلیس ،کانه ، و «ارابیاس امپوریون» را درعدن (ارابیا اودیمون باستانی را) ذکر میکند . یونانیان آن زمان به سیلان سفر میکردند وپتولمه آنرا وصف میکند. درون خلیج بنگال ، دهانهٔ گانگ را ، می‌شناختند ، و چند تنی دل‌بدریازن به شبه جزیرهٔ مالایا ، « شبه جزیرهٔ زرین » ، سفر کرده بودند . آن سوی مالایا اسکندر (الکساندر) نامی تا بندر « کتیگره » پیش رفته بود . سالنامه‌های دیرتر شاهنشاهان هان نشان میدهد که دیگران نیز ازاین اسکندر پیروی کرده بودند . این سالنامه ها بیش از پتولمه نشانی جای « کتیگره » را میدهند : در ۱۶۶ میلادی « پادشاه تاتسین ، انتون [مارکوس اورلیوس انتونینوس] فرستادگانی گسیل داشت که از مرزجهنام [انام] عاج ، شاخ کرگدن ، وکاسهٔ لاك پشت پیش آوردند. ازآن زمان آمدوشد یکراست بااین کشور آغاز شد . صورت باج آنها هیچگونه گوهری در برندارد ، واین حقیقت برروی گفته‌ای که به ما رسیده شك می‌اندازد .» «فرستادگانی» که ذکر شده شاید بازرگانانی بودند که ازافریقای شرقی آمده بودند ، زیرا «باج» آنها چیزهای ارزش‌دار مدیترانه را دربرنداشت ، بلکه ازفراورده‌های افریقا بود . این حقیقت که از هیچ گوهری نام برده نشده شك بر آن « گفته» نمی‌اندازد بلکه آنرا استوار میسازد. این سفرهای دریائی‌خیره‌

۲- شرق میانه در روزگار یونانی - رومی

کانال ▬

( ) نامهای نو

- - - راههای عمده دادوستد

کیلومتر

۰ ۴۰۰ ۸۰۰ ۱۲۰۰ ۱۶۰۰

؟ جای شک دار

روم
اسکندریه
بابل
ارسینو
غزه
پترا
ایله
میوس هرموس
لوکوس
انطاکیه
دمشق
پالمیر
سلوکیه
پارس
خاراکس
اپولوگوس
تردون
گرهه
تیلوس
کرمان
اومانه پوسپلوس
اومانه ؟
پتله
باری غزه
معینیه
سبا
حمیریه
کانه
دماغه سیاگروس
ادولیس
اکسوم
اتیوپی
دریای اریتره
ج. دیوسکوریدا
(سوکوتره)
دماغه عجورها
اوپونه
زنگبار
رپته
سوپره
کالیانه
موزیریس
نلکیندا
کوماره
تپروبانه
یا سیلدیوا

کننده، ازمصر به مرزهای چین ، ویژهٔ یونانیان بود که دراین کار پیشرو پارسیان وعربها درآبهای شرق دور بودند .۳۷

در سدهٔ سوم ، با فروافتادن اقتصادی امپراتوری روم وپائین‌آمدن ارزش شهروای آن ، همهٔ این آمدوشد یونانی ازمیان رفت. منابع ما کم است ، ولی این‌حقیقت با نبودن سکه های رومی درهند پس از کاراکالا (۲۱۲ــ۲۱۷) به اندازهٔ کافی ثابت میشود .۳۸

شاهنشاهی ساسانی و بیزانس

در ایران پیرامون ۲۲۵ میلادی خاندان پارسی ساسانی جانشین پارتیان شدند ؛ درامپراتوری مدیترانه قسطنطنیه بجای روم پایتخت شد (۳۳۰) . میهن پرستی پارسی از یکسو، و ازسوی دیگر نقل مرکز نیرو بسوی شرق، کشمکش‌میان دو شاهنشاهی بزرگ را تیزمیکرد ، و زدو-خورد دینی میان مزدائیان و مسیحیان به تیز شدن این کشمکش می‌افزود . در عربستان جنوبی ، حمیریها سبائیان و پادشاهی‌های دیگر را به صورت یك دولت متحد درآورده بودند . آن‌سوی دریای سرخ ، پادشاهی حبشی اکسوم نیرو میگرفت و رشد میکرد .

منابع ما برای سده‌های سوم وچهارم و پنجم بسیار ناچیزاست .

۳۷ـ پتولمه ، دفتر ۱، بند ۹: ۱ و ۱۳ ــ ١٤ ؛ بند ۱۷ : ۲ـ۵ ؛ دفتر ٦ ، بند ۷ ؛ دفتر ۷ ، بند ٤ . Hou - han - shu فصل ۸۸ ؛ ترجمهٔ انگلیسی Hirth, China and the Roman Orient صفحهٔ۴۲ (نقل شده). Warmington صفحه‌های ۱۰٦ــ۳۳.

۳۸ـ M. Rostovtzeff, Social and Economic History of the Roman Empire (اکسفورد ۱۹۲٦) صفحه های ۱٤٦ــ٤۹ ، ٤۲۱ ، با یادداشتها .

کنجکاوی زنده دل یونانیان باستان، که همه طرف زنـدگی را در بر میگرفت، جای خودرا درادبیات به‌توجه برون‌ازحد به بهبود روان داده بود. تاریخ‌نویسان وجغرافی‌نویسان عرب درسده‌های بعدی دربارهٔ این دورهٔ دراز پیش ازاسلام کمتر آگاهی مستقل ارزش‌دار میدهند. ازادبیات پارسی این‌دوره و نوشته‌های سریانی از هردوره که باشدآن‌چه باز مانده نزدیك به تمام‌آنها دینی‌ست؛ و ادبیات گوناگون هند همیشه درپرهیز کردن از امور اینجهانی برابر ندارند. پس ما نمیتوانیم بیش از چنـد نگاه کوتاه جسته گریخته به ناورانی شرقی دراین دوره بیندازیم.[۳۹]

ساسانیان به‌نظرمی‌آید که ازدریانوردی بومی که‌پیش‌ازآن هرگز برومندی نیافته بود پشتیبانی میکردند و پارسیان را به‌دریانوردی دلیر ودلگرم میساختند. نخستین شاهنشاه اردشیر اول (۲۲۵–۲۴۱) چندین بندر دریائی و رودخانه‌ای بنیاد گذاشت. نرسی (۲۹۳-۳۰۲) با «زند افریك شاه»، یا شاه قوم زنگ سومالی شرقی، رابطه داشت. درنخستین سالهای سدهٔ چهارم می‌بینیم که عربهای بحرین و کرانـهٔ پشت‌آن برای دست اندازی به‌شاهنشاهی ایران از خلیج فارس میگذرنـد (پیرامون ۳۱۰)؛ چند سال دیگر شاهنشاه ساسانی‌شاپوردوم این دیدنها راپس‌داد، بسیاری از مردم بحرین را کشت و کوچ نشین های پارسی را در آنجا ماندگار کرد. پس ازآن در همان سده تاریخ نویس لاتـین امیانـوس مارکلینوس، در وصفی که ازشاهنشاهی ساسانی میکند، میگوید که در خلیج فـارس دریانوردی بسیار میشود و نقطـهٔ پایانی کشتیهـای دریارو

۳۹– دربارهٔ ادبیات پهلوی‌نگاه کنیدبه E. G. Browne, A Literary History of Persia(کمبریج ۱۹۲۹) جلد۱، صفحه های ۷ ، ۱۰۴–۱۰۰.

«تردون» دردهانهٔ فرات است ــ باز گوی این‌نام باستانی‌شگفت‌آوراست. دربارهٔ عربهای همسایه وصف میکند که دارای‌چند بندرپناهدارولنگرگاه هستند و بخوبی میتوانند از ثروت خشکی و دریا بهره بردارنـد. یك سالنامهٔ چینی که پیش‌آمد های دورهٔ ۳۸۶ - ۵۵۶ میلادی را در بردارد باردیگر گزارش میدهد که «ازمرزغربی پارت [آن‌زمان پارس]، اگر در پی شکل خمیدهٔ کرانهٔ دریـا بروی، میتوانی به تاتسین [سوریـه] برسی، اگر بیش‌از ده هزار لی [هزارمیل] به پیچی.» در سدهٔ پنجم، یك منبع دیگر چینی از دادوستد دریائی میان چین و هند، افریقای شرقی و سوریه گزارش میدهد؛ اگر از اوضاع کمی پس از این سالهـا داوری کنیم، کشتیهای چینی شاید با کشتیهای غربی، از هر کجا کـه بودند، در بندرهای سیلان برخورد میکردند. فاهی‌ین رهسپار چیـنی درسال ۴۱۴ بسیاری از بازرگانان سبائی (سابو) را درسیلان دیده بود.[۴۰]

۴۰ـ تاریخ‌طبری، ویراستهٔ م. ج. دوغویه‌ودیگران (لیدن ۱۸۷۹ـ ۱۹۰۱) بخش نخست، جلد ۲، صفحه های ۸۴۰، ۸۳۶، ۸۳۸ـ۳۹؛ Ammianus Marcellinus, Res gestae دفتر ۲۳، بند ۶: ۱۱ و ۴۵ـ۴۶؛ Wei - shu فصل ۱۰۲ = Hirth صفحهٔ ۴۸ (نقـل شده)؛ Sung-shu فصل۹۷ = Hirth صفحهٔ ۴۶؛ Cosmas دفتر۱۱، بند ۳۳۶. E. Herzfeld, Paikuli جلد ۱ (برلین ۱۹۲۴) صفحهٔ ۱۱۹: کتیبهٔ نرسی، سطر ۴۵. H. Hasan, A History of Persian Navigation (لندن ۱۹۲۸) صفحه‌های ۵۹ و پس‌از آن. The Travels of Fa-Hien ترجمهٔ انگلیسی J. Legge (اکسفورد ۱۸۸۶) صفحهٔ ۱۰۴.

ادعـای G. Ferrand در «L'element persan dans les textes nautiques arabes در مجلهٔ Journal Asiatique جلد ۲۰۴ (اوریل - ژوئن ۱۹۲۴) صفحه‌های۱۹۳ـ۲۵۷، که «زنگ» یا «زنج» عربی از «زنگ»

مانده درصفحهٔ بعد

این که در این سده ها نویسند گان همان نام « هندی‌ها » را چه‌بسا به‌حبشیها وحمیریها نسبت داده‌اند نشان میدهد که تا چه اندازه آمدوشد میان یونانیان ورومیان باهند روبه‌کاهش رفته بود. گر چه‌ممکن است به‌نظر بیاید که پیش از ثابت کردن موضوع آنرا مسلم فرض کرده‌ام ، این‌تعبیر را درمورد دو گفتار زیر که از نیمهٔ دوم سدهٔ سوم به ما رسیده درست میدانم. در زمان گالینوس (۲۵۳ ـ ۲۶۸) می‌بینیم که « امپراتـور » شورشی امیلیانوس در مصر وقتی دستگیرشد به آماده کردن لشکر کشی برضد « هندیها » می‌پرداخت ؛ باردیگر، فیرموس ، بازرگان ثروتمند شرقی ، ازمصر «مکرر کشتی‌های بازرگانی به‌سوی هندیها میفرستاد» (پیرامون ۲۷۵) . دور به نظر میرسد که در این گزارشها غرض هندیهای حقیقی باشد . در آخر این سده یکی‌ازشاهان اکسوم ازبندرادولیس لشکر کشی کرد و عربهای کرانهٔ حجاز را به‌زیرفرمان آورد و تا چندی آنها را از دریازنی و راهزنی وتاراجگری بازداشت . کمی پس از آن به‌یمن تاخت‌وتاز کردند وحمیر جزو پادشاهی‌اکسوم درآمد ؛ ولی این وضع دیری نپائید ، چون پیش از میانهٔ سدهٔ چهارم حمیر باردیگر مستقل شد . در پیرامون ۳٤۵ یك هیئت مسیحی پیرو اریان ، به‌رهبری تئوفیلوس ، یك « هندی » که ازجزیرهٔ «دیبوس» ، شاید سو کوتره (دوبیه سو کهتره) ،

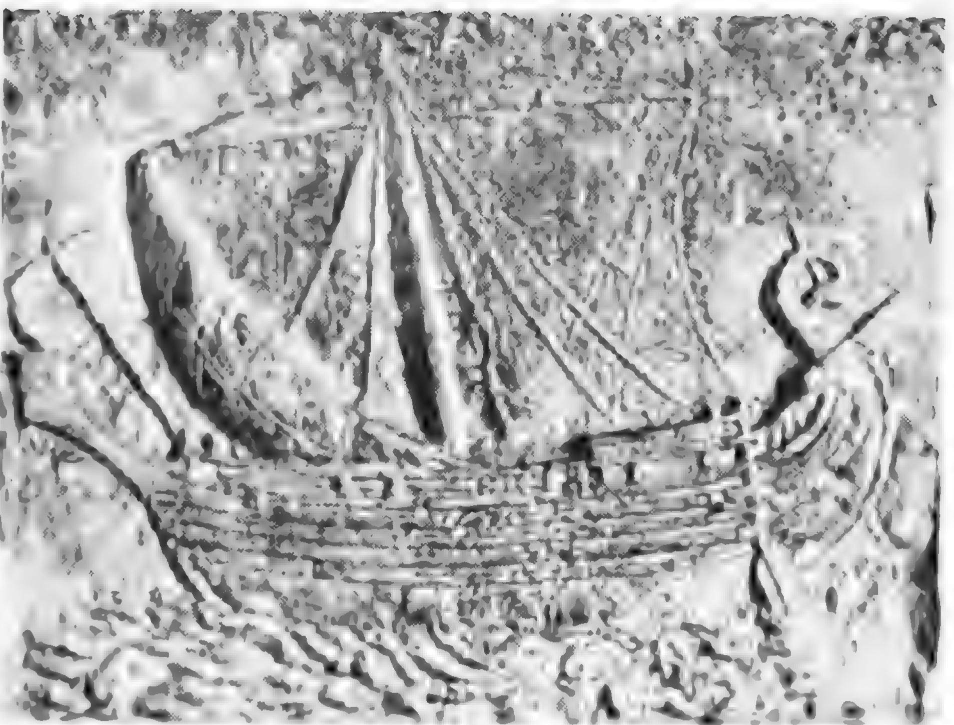
مانده ازصفحهٔ پیش

یا «زنج» فارسی گرفته شده زیاده‌روی‌ست . شگفت آوراست اگر عربها از پارسیان دوردست نام همسایه‌های خودرا درافریقای شرقی گرفته باشند. صورتهای‌یونانی « ازانیا » (پریپلوس ، فصل ۱٦) و «زینگیس» (جغرافی پتولمه، دفتر٤ ، بند ۷ : ٤) ثابت میکند که این نام بسیار پیش‌از آن که بازرگانی پارسیان آغاز گردد به‌کار میرفته است .

برخاسته بود، به‌حمیر رفتند. این‌هیئت‌کلیسائی درادانه (ارابیا اودیمون) بنیاد گذاشت، و آنجا بازارگاه و بندری برای بازرگانان یونانی - رومی بود؛ به‌عبارت دیگر، ازمصرمرتب به‌آنجا کشتیرانی میکردند و شمار بسنده دادوستدگران در آنجا بودند که نیاز به کلیسا داشتند. بندرهای انتهای شمالی دریای سرخ کلیسما و ایله بود؛ دیگرازلو که کومه ذکری به‌میان نمی‌آید، گرچه هنوز در آخر سدهٔ سوم این بندر وجود داشت. ۴۱

در برابر این تاریکی درازآگاهی قابل ملاحظه‌ای ازآخر نیمهٔ دوم سدهٔ ششم دردست داریم. پروکوپیوس، تاریخ نویس زمان پادشاهی یوستی نین، در کتاب خود «جنگهای پارسی» یك بخش کوتاه روشن‌کننده‌ای دربارهٔ پیشامدها و جاهای گرداگرد دریای سرخ گنجانیده است. جغرافی‌نویس نظری کوسماس ایندیکوپلوستس ازآگاهی‌شخصی

۴۱– Historia Augusta دفتر ۲۴، بند ۲۲:۸؛ دفتر ۲۹، بند ۳؛ Cosmas دفتر۲، بندهای ۱۴۲–۴۳ (دومین کتیبهٔ ادولیس)؛ Philostorgius, Church History دفتر ۳، بندهای ۴–۶. دربارهٔ معنای «هندیها»: Philostorgius دفتر ۲، بند ۶؛ Cosmas، Procopius و جزآن درجاهای گوناگون. E. Littmann و دیگران در Deutsche Aksum-Expedition چهار جلد (برلین ۱۹۱۳)؛ C. Rossini, «Expeditions et possessions des Habasât en Arabie» در J. As. دورهٔ ۱۱، جلد ۱۸ (ژوئیه - سپتامبر ۱۹۲۱) صفحه‌های ۵–۳۶؛ Kammerer, La mer rouge بخش ۱، جلد ۳، صفحه‌های ۲۰۷–۱۰، ۲۱۴–۱۵؛ N. Rhodokanakis در Handbuch der altarabischen Altertumskunde جلد ۱ (کپنهاگ ۱۹۲۷) صفحه‌های ۱۱۵-۱۶.



ورقهٔ ۳ - یك کشتی بادباندار رومی . از روی یك تابوت، شاید ازسدهٔ دوم میلادی ، که درصیدون پیدا شده و اکنون در موزهٔ بیروت است . این از نوع کشتیهائی ست که میان اسکندریه و روم آمدورفت میکردندوغله‌میبردند. به‌پیشبادبان کوچك، وتیرهای بادبان ـ نگاهدار آن توجه‌نمائید .

خود میتواند در بارهٔ بازرگانی در دریای سرخ و آن سوی آن بنویسد ، زیرا او در روزهای جوانی در کار بازرگانی ازادولیس دیدن کرده و یك بار به آن سوی باب‌المندب سفر دریائی کرده بود. کتاب «شهادت ارتاس» ، که نویسندهٔ آن شناخته‌نیست ، شرح یك تاخت‌وتاز حبشی‌را دریمن میدهد. به‌این نویسندگان گزارشهای چندی ازجان مالالاس ، طبری ودیگران افزوده میشود .

وضع بازرگانی دراین‌دوره ازاین‌قراربود. سیلان انبارگاه دادوستد دریائی میان چین وشرق نزدیك بود . کشتیهای چینی ومردمان دیگر شرق دور تا سیلان می‌آمدند ، واز اینجا بسوی غرب دادوستد در دست پارسیان و اکسومیها بود . کشتیهای بازرگانی یونانی تا ادولیس یا گاهی کمی آن سوی باب‌المندب می‌آمدند . از دریانوردی عرب هیچ چیز نمیشنویم. [۴۲]

فعالیت دریائی پارسیان درسدهٔ ششم قابل ملاحظه است . کوسماس نشان میدهد که کشتیهای پارسی به‌بندرهای سیلان در می‌آمدند ، و یك جنبش تبلیغی‌نستوری اسقفهای پارسی به‌این جزیره میفرستاد. پارسیان میانجی دادوستد ابریشم میان چین و غرب بودند ، هم از راه آسیای مرکزی از «سرس» وهم ازراه دریا از«سینی» ؛ آن‌چه‌را ازدریا می‌آمد از بازارهای سیلان میخریدند و به بندرهای خود در پارس میبردند . حتی‌نام‌چین آن‌چنان که کوسماس‌میشناخت ، صورت پارسی«تسینیستان» دارد . « آن‌سوی تسینیستان » ، این‌جغرافی نویس دیندار و پرهیزکار

۴۲- J. B. Bury, History of the Later Roman Empire (لندن ۱۹۲۳) جلد ۲ ، صفحه‌های ۳۱۶-۳۳.

میگوید ، « هیچ کس کشتی نمیراند ومنزل ندارد » . همچنین احتمال دارد که کشتیهای پارسی از اُبله (اپولوگوس) به چین پیش از اسلام میرفتند ، و کمتر احتمال دارد ولی شاید کشتیهای چینی به خلیج فارس میرسیدند . گواهی‌ای که دربارهٔ این موضوع داریم در پیوستی در آخر این فصل بررسی میشود . پارسیان کلیساهائی در بندرهای ماله درمالا بار وکالیانه نزدیك بمبئی برپا کردند. جغرافی‌نویس‌عرب ابن‌رسته میگوید که پیش ازاسلام کشتیهای دریارو از هند می‌آمدند و در دجله تا مدائن (کتسیفون) پیش می‌رفتند.طبری نام پیش‌ازاسلام اُبلهرا «فرج‌الهند» یا «مرزهای هند» میدهد ــ تا این اندازه رابطهٔ دریائی میان این‌بندر وهند نزدیك بود. طبری می‌افزاید که فرماندار پارسی این بندر ناچار بود که باهندیهادردریابجنگد ، واین‌سان اشاره‌ای به دریازنی‌هندیهادرخلیج‌فارس یاخلیج‌عمان میکند. در آبهای عربستان‌جنوبی ، پارسیان در سو کوتره کلیساهای‌خودرا داشتند. کشتیهای‌پارسی‌درادولیس‌دیده میشدند.بیگمان ازحمیر دیدن میکردند، واین زمینه‌ای برای‌لشکر کشی پارسیان به‌یمن میدهد که در زیر یاد خواهد شد ؛ ولی نفوذ های دینی در یمن در این زمان بیشتر رابطه با اکسوم و امپراتوری بیزانس را نشان میدهد .[۴۳]

۴۳ــ Cosmas دفتر۱، بند ۱۳۸ (نقل‌شده) ؛ دفتر۳، بندهای ۱۷۸ـ ۷۹ ؛ دفتر ۱۱ ، بندهای ۳۳۶ ، ۳۳۸ ؛ Martyrdom of St. Arethas فصل ۲۷ و پس‌ازآن ، در Patrologia Graeca جلد ۱۱۵ (پاریس۱۸۹۰). ابن‌رسته، کتاب الاعلاق النفیسه، صفحهٔ ۹٤ در Bibliotheca Geographorum Arabicorum جلد ۷ (لیدن ۱۸۷۹ و پس‌ازآن) ؛ طبری، بخش ۱ ، جلد ٤ ، صفحهٔ ۲۰۲۳. Theophylactus Simocatta, Histories (توبنر) دفتر٥،

مانده درصفحهٔ بعد

شگفت‌آور است که حبشیها را درکار دریانوردی می‌بینیم ، چون آنها را همچو مردم دریانورد نمی‌شناسیم . ولی کوسماس دریا نوردان ادولیس را دربندرهای سنگال نشان میدهد وپرو کوپیوس اینرا تأیید میکند . در شعر طرفه که در آغاز این فصل نقل شد ، کشتی ای به نام «عدولیه» وصف شده ؛ اگر معنای آن «کشتی ادولیس» باشد ، بودن چنین کشتیهائی‌را درخلیج فارس نشان میدهد ، چون با این آبها بود که سرایندهٔ حیره آشنائی داشت . عاجی که، بنابه گفتهٔ کوسماس، ازا کسوم به هند و ایران، حمیر وامپراتوری روم فرستاده میشد، شاید در کشتیهای حبشی برده میشد .[٤٤]

دادوستدگران یونانی در دریای سرخ دو راه درپیش میگرفتند . یکی از اسکندریه بسوی بالا در نیل ، ازمیان بیابان به‌یك بندر دریائی، سپس بسوی پائین در دریای سرخ به ادولیس ، وآنگاه اگرلازم بود بالا

مانده ازصفحهٔ پیش

بندهای ۷ ،۸ : یهودیان پارسی در «دریای اریتریه» ، یعنی در دریای هند و شاید دریای سرخ ، دادوستد میکردند ؛ ولی نمیتوان فرض کرد که آنها ناوران یاکشتی‌دار نیز بودند . U. M. de Villard, « Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale» درمجلهٔ Rivista degli Studi Orientali جلد ۱۷ (ژوئیه ۱۹۳۸) صفحه‌های ۳۰۳-۴۹. مأخذ آمدوشد چینی در پیوست فصل نخست داده شده است .

٤٤- Cosmas دفتر ۱۱، بندهای ۳۳۶-۳۹ ؛ Procopius, Persian Wars دفتر ۱ ، بند ۲۰ : ۹-۱۳؛ طرفه ، معلقات، شماره ۲ ، سطر ٤. S. Fraenkel, Die Aramäischen Fremdworter im Arabischen (لیدن ۱۸۸۶) ، صفحهٔ ۲۱۶:فرنکل فصلی دربارهٔ «Schiffahrt und Seeverkehr» دارد ، صفحه‌های ۲۰۹-۳۲.

بسوی اکسوم ، پایتخت حبشه ، میرفت . راه دیگر ازایله آغاز میشد ونزدیك کرانهٔ عربستان پیش میرفت ؛ کشتیها شب را از ترس پایابهای کرانه در یکی‌از کشتیگاههای طبیعی کرانه لنگر می‌انداختند . هدف آنها شاید یك بندرحمیری بود : درسو کوتره یونانیان نیز بودند ؛ ولی شکی‌نیست که ادولیس آن زمان مرکز عمدهٔ بازرگانی ودادوستد میان امپراتوری بیزانس و کشورهای دریای هند بود .[٤٥]

پارسیان ، حبشیان ، یونانیان . حتی مردمان «بربریه» ، سومالی شمالی ، ناوران شده‌اند . پس به سرعربها چه‌آمده است ؟ اگر کوسماس ونویسندگان دیگر بدون این که یك بار از کشتیرانی آنها ذکری کنند میگذرند ، این ثابت نمیکند که آنها کشتیرانی نمی کردند؛ ولی آشکار میکند که در آن زمان عربها هیچ نقش یادشدنی در دریاها به عهده نداشتند . این کاهش خود جنبه‌ای از فروافتادگی عمومی اقتصادی عربستان جنوبی در سدهٔ ششم بود . در پی‌آن بزودی حمیر ازنظرسیاسی نیز به‌زیرفرمان نیروهای غیرعرب درآمد و این تا پیداشدن اسلام دوام یافت . در ٥٢٤/٥٢٥ الا اتزبها ، شاه اکسوم ، پس‌ازآمادگی با دقت ،

٤٥ــ Malalas دفتر١٨ ، بندهای ٤٥٦ــ٥٩ ؛ Nonnosus ، کرته‌ای ازآن در Historici Graeci Minores جلد ١ ، صفحه‌های ٤٧٤ ــ ٧٥ ؛ پروکوپیوس ، جنگهای پارسی ، دفتر١ ، بند ١٩ : ١-١٦ ، بند ٢٠: ٤ ؛ کوسماس ، دفتر ١ ، بند ١٣٩ ، دفتر ٢، بند ١٤٠ ، دفتر ٣ ، بندهای ١٧٨ــ٧٩. Antoninus Martyr, De locis sanctis (پیرامون٥٧٠ میلادی)، در Itinera Hierosolymitana ویراستهٔ Tobler و Molinier ، جلد١ ،صفحه‌های ١١٣ ، ١١٥ ، از « ابیله » (ایله ؟) وکلیسما همچو پایان خط کشتی‌رانی از هند یاد میکند .

لشکریان بسیار از ادولیس فرستاد که از دریا گذر کردند ودریمن پیاده شدند. گرچه پیاده شدن به خشکی در کرانه باضدیت روبرو شد، ولی قابل ملاحظه است که فرمانروای ستمگر حمیری، ذونواس، ناوگانی برای جنگیدن با دشمن دردریا نداشت. حبشیان فرمانروائی خود را درحمیر برقرار کردند؛ برای این که خودرا دراین امردرستکاربنمایانند از اصل عربی خود و همچنین از بردن پیام مسیحی با سرافرازی سخن میگفتند.۴۶

بزودی پس‌از آن (۵۳۱)، پروکوپیوس در بارهٔ فرستادگانی از امپراتور مسیحی یوستی‌نین به اکسوم گزارش میدهد، که رقابتهای اقتصادی آن زمان را نشان میدهد. یوستی‌نین ازحبشیان درخواست کرد «که از هندیها [هندیهای هندوستان] ابریشم بخرنـد و به رومیها بفروشند؛ از این‌راه پول بسیار درخواهند آورد و درعین حال این سود

۴۶ــ Martyrdom of St. Arethas فصل۲۷ وپس‌ازآن؛ پروکوپیوس، دفتر ۱، بند ۲۰: ۱ــ۲. مالالاس، دفتر ۱۸، بندهای ۴۳۳ــ۴۴؛ طبری، بخش ۱، جلد ۲، صفحه‌های ۹۲۶، ۹۲۹؛ کوسماس، دفتر ۲، بندهای ۱۴۰ــ۴۱. Bury, Later Roman Empire جلد ۲، صفحه‌های ۳۲۲ و پس‌ازآن. Bury گمان میکند که چند سال پیش‌از آن حبشیها یك تاخت‌وتازدیگر کرده بودند، ولی‌هیچ نشان حقیقی ازآن‌نداریم. طبری میگوید که پادشاه حبشه برای بردن سپاهیانش به آن سوی دریا کشتی نداشت، وامپراتور روم برای او چندکشتی فرستاد؛ ولی از نویسندگان یونانی میدانیم که حبشیها کشتیهای بازرگانی داشتند. فصلهای مربوط به این درکتاب سریانی Book of the Himyarites ویراستهٔ A. Moberg (لوند ۱۹۲۴) بدبختانه افتاده است؛ موبرگ نشان میدهد که این‌کتاب منبع عمدهٔ کتاب «شهادت ارتاس» بوده است.

را به رومیها میدهند که [رومیها] دیگرنا گزیر نخواهند شد پولشان را برای دشمنان خود [پارسیان] بفرستند ». حبشیها این را پذیرفتند ولی نتوانستند وعدهٔ خودرا انجام دهند . « چون برای اتیوپیان محال بود که از هندیها ابریشم بخرند، زیرا بازرگانان پارسی که در بندرهای [سیلان] آنجا که کشتیهای هندیها نخست لنگر می‌انداخت ، حاضر بودند ، همیشه رسم داشتند که تمام کالاهارا یکجا بخرند ، چون آنها ساکن یك کشور همسایه اند . » همسایه بودن پارسیان با سیلان دلیل قانع کننده‌ای نیست ؛ شاید راستش این است که بازرگانان پارسی از دیرزمانی خریداران کالا بودند و سنگالیها نمی‌خواستند با دادوستد با رقیبانشان‌آنهارا برنجانند. بیست سال بعد این مشکل برای امپراتوری بیزانس ، باآوردن کرم ابریشم پنهانی از راه خشکی ازچین به‌غرب ، حل شد .[٤٧]

پادشاهان اکسوم توانائی نداشتند که درسرزمینی که درعربستان دردست داشتند فرمانراوئی خودرا استوار نگاه دارند. فرماندار ابرهه وسپاهیانش شورش کردند (پیرامون ٥٤٠)، و دو بار لشکر کشی‌نتوانست

٤٧- پروکوپیوس ، جنگهای پارسی ، دفتر ۱ ، بند ۲۰: ۹-۱۳ (نقل شده) ؛ ترجمهٔ انگلیسی H. B. Dewing در Loeb Classical Library (لندن ۱۹۱٤ و پس‌ازآن) ؛ مالالاس ، دفتر ۱۸ ، بندهای ٤٥٦ - ٥٩ ؛ با آن همبر کنید Nonnosus را در Hist. Gr. Min. جلد ۱ ، صفحه‌های ٤٧٤-٧٥ ، سفارت بعدی نونوسوس . مالالاس می‌افزاید که از حبشیها خواسته شده بود که کالاها را از راه کشور حمیری که در آن فرمانروائی میکردند بیاورند . این نشان میدهد که حمیریها سهمی در دادوستد با هند داشتند . در بارهٔ کرم ابریشم : پروکوپیوس ، Gothic Wars دفتر ٤ ، بند ۱۷ .

آنها را زیر فرمـان بیاورد. سرانجام با پرداختن باج، نفوذ و نیروی فرماندار از طرف پادشاه اکسوم شناخته شد. این امیرنشین کوچك تا سی‌سال دوام‌آورد تاپارسیان آنرا بزور ازدست حبشیها گرفتند (پیرامون ۵۷۰). شاهنشاه ساسانی‌خسرو انوشروان در این‌کار به‌درخواستی ازسوی حمیریان پاسخ میداد. این پیشامد به‌تفصیل شرح داده شده‌است: خسرو هشت کشتی که بر آنها ۸۰۰ زندانی‌آزاد شده نشانده‌بود به سر کردگی وهرز نامی فرستاد؛ پس‌از غرق شدن دو کشتی دردریا، ۶۰۰تن باز مانده به‌خشکی پیاده شدند وفرماندار حبشی را برانداختند. این پیروزی با پشتیبانی نیروهای محلی امکان پذیرفت. نخست یکی‌از حمیریان را به سمت امیر مستقلی گماردند، ولی او توانائی نداشت که خود را در برابر حبشیها نگاه دارد؛ سپس فرمانداران پارسی با پادگان پـارسی نیرومندتری تا پیروزی اسلام بر آنجا فرمانروائی میکردند. ۴۸

این سان پیش‌آمد کرد که در زمان زندگانی پیغمبر حمیریان در عربستان بچیزی شمرده نمیشدند. جریان رازآمیز تاریخ مرکز نیروی زندگی را به شمال عربستان به پادشاهی‌حیره وغسان و نیروهای خفتهٔ عربستان مرکزی‌نقل داده بود. ولی این مردمان دریانورد نبودند: سرنوشت جغرافیائی زندگی آنها را به‌آمدوشد کاروانـی که از شمال به‌جنوب میرفت‌وثروت افریقا وآسیارا به‌دوشاهنشاهی بزرگ و باشکوه

۴۸- پروکوپیوس، جنگهای پارسی، دفتر۱، بند ۲۰: ۳-۸؛ طبری، بخش ۱، جلد ۲، صفحه‌های ۸۹۸، ۹۴۸، ۹۵۷-۵۸ و جزآن.

T. Noeldeke, Geschichte der Perser und Araber zur Zeit der Sassaniden (لیدن ۱۸۷۹) یادداشتهای صفحه‌های ۱۶۶، ۲۲۳، ۲۲۴، ۲۳۶-۳۷.

شرق نزدیك و میانه میبرد وابسته کرده بود. راست است که در قرآن آگاهی زنده‌ای از دریا می‌بینیم، ودرآن نعمت خدا با اشاره های بسیار به سود وخطر دریا بیان شده‌است. همچنین راست است که قریش مکه رابطهٔ نزدیك باحبشه آن‌سوی‌دریا داشتند، چنان که از کوچ کردن برخی از نخستین مسلمانان به‌آن کشور (پیرامون ٦١٥) دیده میشود. ولی به نظر می آید که قریش ازخود کشتی نداشتند، چون نمی‌توانستند کوچ کنند گان گریزان را دردریا دنبال کنند؛ بلکه صبرمیکردند که کشتیهای بیگانه در کرانهٔ آنها بشکند؛ تخته های یکی از این کشتیهای شکستهٔ یونانی را برای بکاربردن در سقف کعبه بردند. در شعر پیش‌از اسلام عربهای بیابان فقط گاهی اشارهٔ کوتاهی به‌دریا می‌بینیم.[٤٩]

٤٩ـ قران ٦:٩٧ (ستارگان دردریا راهنما هستند ــ به‌این‌معنا که با ناورانی به‌کمك ستاره‌شناسی آشنائی داشتند)؛ ١٠:٢٣ـ٢٤ (خطرهای دریا)؛ ١٦:١٤ (سودهای دریا)؛ ١١:٤٠ـ٤١ و ٥٤ـ١٢ (کشتی نوح)؛ ٢٥:٥٥ و٣٥:١٣ (دو دریا، شور و شیرین). طبری، بخش١، جلد ٣، صفحه‌های ١١٣٥، ١١٨١ـ٨٢، ١٦٤٠ـ٤١، ١٦٤٥، ١٦٨٥ـ٨٦؛ بلاذری، فتوح‌البلدان، ویراستهٔ دوغویه (لیدن١٨٦٦) صفحه‌های٧٧-٧٨. W. Barthold, « Der Koran und das Meer » در مجلهٔ Zeitschrift der Deutschen Morgenlandischen Gesellschaft دورهٔ جدید، جلد ٨ (١٩٢٩) صفحه‌های ٣٧-٤٣. «بندرهای» حجاز، اگر بشود آنهارا بندر نامید، شعیبه وجار بودند؛ جده نیز ذکر شده است (طبری، بخش١، جلد ٣، صفحهٔ ١٦٤٥)، ولی نام بندر برآنها گذاشتن درآن زمان شاید بیجاست. گروهی ازحبشیها درمکه بودند، که سپاهیان مزدور و بلال غلام، نخستین اذان گو، درمیان آنها بودند؛ دربارهٔ واژه‌های دریانوردی درعربی که اصل‌اتیوپی‌دارند، نگاه کنید به Fraenkel, Aramaischer Fremdworter صفحه‌های ٢١٠ـ١٥؛ کشتیداران شعیبه شاید حبشی بودند، نگاه کنید به Barthold.

در کرانهٔ شرقی ، بحرین وعمان کشتیرانی داشتند ، چون دیده میشود که عربها از آنجا بزودی پس‌ازاسلام دستبرد میزدند . ولی‌عنصر پارسی در بندرها نیرومند بود و بندرهــا کم و بیش قلمرو شاهنشاهی ساسانی شده بودند؛ بسیاری ازعربهای ازدی عمان به دین مزدائی گرویده بودند . در بندر اُبله ، مردم کرانه نشین شاید آمیخته ای از پارسیان و عربهابودند؛ ابله شهرمرزی شاهنشاهی پارسی درسرحد عربستان بود.[٥٠]

سستی عربهای شمالی درکارهای دریائی جهتی‌را که نخستین کشور-گشائی‌اسلامی به‌خود گرفت تا اندازه‌ای بیان میکند. ممکن بود انتظار داشته باشیم که نخست این گسترش در سودان و سومالی انجام بگیرد . بسیار ممکن بود پیغمبر به نجاشی حبشه بنویسد و گردن نهادن او را به اسلام بخواهد؛ ولی وسیلهٔ کشتیرانی برای به‌انجام‌رسانیدن‌آن نداشت. البته دلیلهای دیگری بود که مسلمانان جهت شمال را پیش گرفتند . گرفتن شاهنشاهی بیزانس و ساسانی از هرحیث خیلی بیش‌از پادشاهی مسکین‌اکسوم ارزش داشت؛ وآن دو پس‌از تاخت‌وتاز پرآسیب پارسیان در سوریه و مصر و پس زده شدن آنها (٦١٠ - ٦٢٨) یکدیگر را سخت ناتوان کرده بودند .

٥٠- بلاذری ، صفحه‌های ٧٨، ٤٣١-٣٢ ؛ طبری ، بخش١ ،جلد٤، صفحهٔ ٢٠٢٣ ، جلد ٥ ، صفحه‌های ٢٥٤٦ - ٤٨ . L. Caetani, Annali dell' Islam (میلان ١٩٠٥-٢٦) جلد ٣ ، ١٦ هجری، بند ٣٢٨، دربارهٔ ملیت ملوانان خلیج فارس گفتگومیکند. S. S. Nadvi, «Arab navigation» در Islamic Culture جلد ١٥ (اکتبر١٩٤١) وجلد ١٦ (ژانویه ، اوریل و اکتبر ١٩٤٢).

پیوست فصل نخست

کشتیرانی یکراست میان خلیج‌فارس و چین در روزگار پیش‌از اسلام

بارها گفته‌شده است که میان شاهنشاهی ساسانی و چین بازرگانی دریائی یکراست انجام میگرفته است . ولی گواهی برای آن بسیار کمیاب است ، و باید با دقت دید که از هر گزارشی چه بر می‌آید . در زیر دربارهٔ نوشته‌های مربوط به‌آن یکایك گفتگو میکنم .

(۱) یك رهسپار چینی ، ای چینگ ، جلد۲، ورق ٥ الف ، ترجمهٔ انگلیسی J. Takakusu, A Record of the Buddhist Religion (اکسفورد ۱۸۹٦)،صفحهٔ ۲۸:«در آغاز پائیز [٦۷۱ میلادی]...، به‌شهر کوانتونگ آمدم ، وآنجا روز برخورد خودرا با دارندهٔ یك کشتی « پوسه » برای سفر بسوی‌جنوب تعیین کردم... سرانجام از کرانهٔ کوانگ چو[کانتون] به‌کشتی درآمدم ... » سپس کشتی اورا به‌سوماترا برد .

اگر «پوسه» این‌جا به معنای «پارسی» ست (نگاه کنید به‌فصل۲، یادداشت ٥۷) ، پس کمتر از یك چهارم سده پس‌از برانداخته شدن ساسانیان بدست مسلمانان یك ناورانی پارسی به‌چین وجود داشته است . ولی به‌نظر نمی‌آید که پارسیان این گونه سفرهای دریائی دلیرانه را فوری پس‌از شکستشان بدست عربها آغاز کرده باشند ؛ خیلی بیشتر باور کردنی‌ست که این گونه سفرها در دورهٔ ساسانی آغاز شده باشد .

(۲) این نتیجه با گفتهٔ بلاذری ، فتوح البلدان ، صفحهٔ ۳٤۱ ، و طبری ، بخش ۱، جلد ٥ ، صفحهٔ ۲۳۸۳ (به نظر می‌آید هردو از یك سرچشمه گرفته باشند) استوار میشود ، که اُبله در زمان کشور گشائی مسلمانان بندری برای کشتیها ازچین، هند، عمان وبحرین‌بود . عبارت «سفن من‌الصین » « کشتیهائی از چین » در طبری لازم نیست که اشاره به کشتیهای چینی باشد . حتی از « سفن صینیه » که جغرافی‌نویسان و تاریخ نویسان عرب به کار میبرند گاهی بیشك مقصودشان کشتیهای مسلمانان است که به چین آمدوشد میکردند ــ برای‌نمونه در «بزرگ»، صفحهٔ ۸٥ (که در آغاز پیوست فصل سوم نقل میشود) ناخدای یك « مرکب صینی» پارسی‌ست . (نیز نگاه کنید به‌فصل دوم .)

پس تا اینجا با گواهی‌ای که دردست داریم میتوانیم احتمال بودن کشتیهای پارسی را که پیش‌از اسلام باچین دادوستد میکردند بپذیریم. این که کشتیهای چینی دراین دوره به خلیج فارس میرسیدند مسئلهٔ دیگری‌ست . بجز طبری ، سه گزارش دیگر هست که گواه برچنین سفرهای دریائی گرفته شده است : برای نمونه در J. T. Reinaud, Relations des voyages faits par les Arabes etc. (پاریس ۱۸٤٥) صفحهٔ ۳٥؛ H. Yule, Marco Polo (لندن۱۹۰۳) صفحهٔ ۸۳؛ L. Caetani, Annali dell' Islam (میلان ۱۹۰٥–۲٦) جلد ۲ ، بخش۲، ۱۲ هجری، بند۱۳۳، یادداشت ۱،وجلد۳ ، ۱٦هجری، بند ۳۲۸؛ E. H. Warmington, The Commerce between the Roman Empire and India (کمبریج ۱۹۲۸) صفحهٔ ۱۳۸،وصفحهٔ ۳٥۸ ، یادداشت ۱٤٦. ولی‌من نشان‌خواهم داد که هیچ یك از این سه گزارش گواهی خوبی برای سفرهای دریائی

چینی به خلیج فارس نیست .

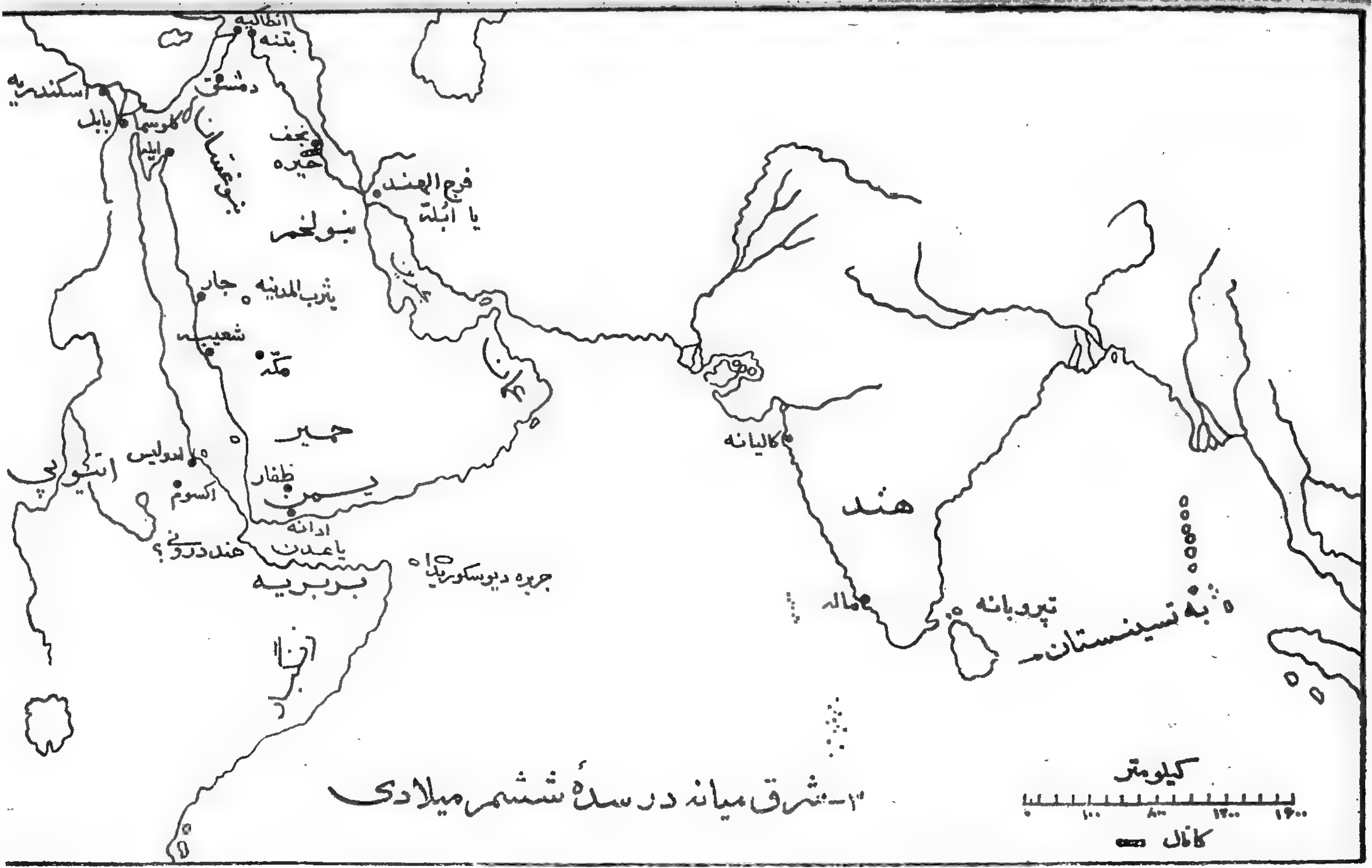
(۳) مسعودی ، مروج‌الذهب ، جلد۱، صفحهٔ ۲۱٦ : پیش ازاین فرات «. . . آنجا [پائین‌حیره] به‌دریای‌هند میریخت. چون‌دریا در آن زمان جائی را که اکنون نجف خوانده میشود فرا گرفته بود ؛ به‌آنجا کشتیهای چین و هند می‌آمدند (سفن‌الصین والهند) در باز گشت به شاهان حیره.» این گفته‌را نمیتوان جدی گرفت ، زیرا دریا درزمانهای تاریخی هر گز به نزدیك نجف هم نمی‌رسید . جنبهٔ افسانه‌آمیز آن با گزارش دیگری در جلد ۱ ، صفحهٔ ۲۱۹ ، که در آن این خبر را از گفتگوئی میان خالد بن ولید (پیرامون۶۳۰) با پیرمرد ۳۵۰ ساله‌ای نقل میکند تایید میشود !

(٤) امیانوس مارکلینوس ، دفتر ١٤ ، بند ۳ : ۳ : در بتنه نزدیك زوگما برفرات بالا ، در سدهٔ چهارم سوق سالیانه‌ای در سپتامبر بود که انبوه بسیاری « برای داد و ستد چیز هائی کـه هندیها و سرس میفرستند ، وکالاهای بسیاردیگری که‌ازخشکی‌و دریا به‌آنجا می‌آورند» گرد می‌آمدند . وارمینگتون (در کتابی که از او نامبرده‌ایـم) از این نتیجه میگیرد که هندیها وچینیها با کشتی ازخلیج فارس بالا میراندند تا دراین‌سوق‌حاضر شوند. این‌نتیجه بیدلیل گرفته شده. بتنه جای طبیعی برای سوق بود زیرا در جا یا نزدیك جائی قرار داشت که دو راه عمدهٔ دادوستد بهم‌میرسیدند : یکی‌ازخلیج‌فارس ازمیان بین‌النهرین بوسیلهٔ کشتی باری و شتر؛ دیگری‌راه‌کاروان ازمیان‌آسیای مرکزی وسرزمین پارت (نگاه کنید به Isidore of Charax, Parthian Stations صفحهٔ ۱) . پس مسئله این است که از چه راه چینیها کالا های خود را برای فروش

میفرستادند ؟ نام « سرس » (Seres) پاسخ آنرا میدهد : معنای آن همیشه چینیهائی‌هستند که از راه خشکی‌می‌آمدند ، در برابر «سینیها» (Sinae). بهرصورت، در این گزارش‌حتی گفته نشده که سرس «می‌آمدند» بلکه فقط کالاهای خودرا « میفرستادند » .

(وارمینگتون نیز اشاره به Procopius, Wars دفتر۲ ، بند ۱۲ : ۳۱ میکند ، ولی در آن سوقی ذکرنشده ؛ بلکه فقط بتنه به صورت « یك دژ کوچك بی‌اهمیت کــه یك روزسفر فاصله ازادس دارد » وصف شده است .)

(٥) Sung - Shu ، فصل ۹۷ (٤۲۰ ــ ٤۷۸ میلادی را در بردارد) بیگمان کشتیرانی چینی را بسوی غرب تا هند نشان میدهد ، ولی فکر نمی‌کنم بیش ازاین بتوانیم ازآن گزارش دربیاوریم. چون این گزارش خیلی روشن نیست همهٔ آنرا نقل میکنم که خواننده خود در بــارهٔ آن داوری کند: «دربارهٔ تاتسین [سوریه] وتین‌چو[هند]، دور بردریای‌غرب ، باید بگوئیم که گرچه فرستادگان دوخاندان هان دشواریهای ویژهٔ این راه راآزموده‌اند ، بااین‌حال دادوستدکالا انجام گرفته‌است ، وخواسته‌ها برای‌مردمان بیگانه فرستاده شده ، بانیروی بادها ازمیان موج دریا بسی دور رانده‌اند .... همه چیزهای گرانبهای‌خشکی وآب ازآنجا می‌آید ، همچنین گوهرهــای ساخته از شاخ کرگدن و عقیق سبز ، مروارید مار و پارچهٔ پنبهٔ نسوز . . . . ، همچنین دستور آمیزش خاطر برای دل دادن به‌خداوند جهان [بودا] ــ همهٔ این چیزها سبب شد که ناورانی و دادوستدتاآن سرزمینها کشیده‌شود .»ــ ترجمهٔ F. Hirth, China and the Roman Orient (لیپزیك ۱۸۸٥) صفحهٔ ٤٦.



۳ـ شرق میانه در سدهٔ ششم میلادی

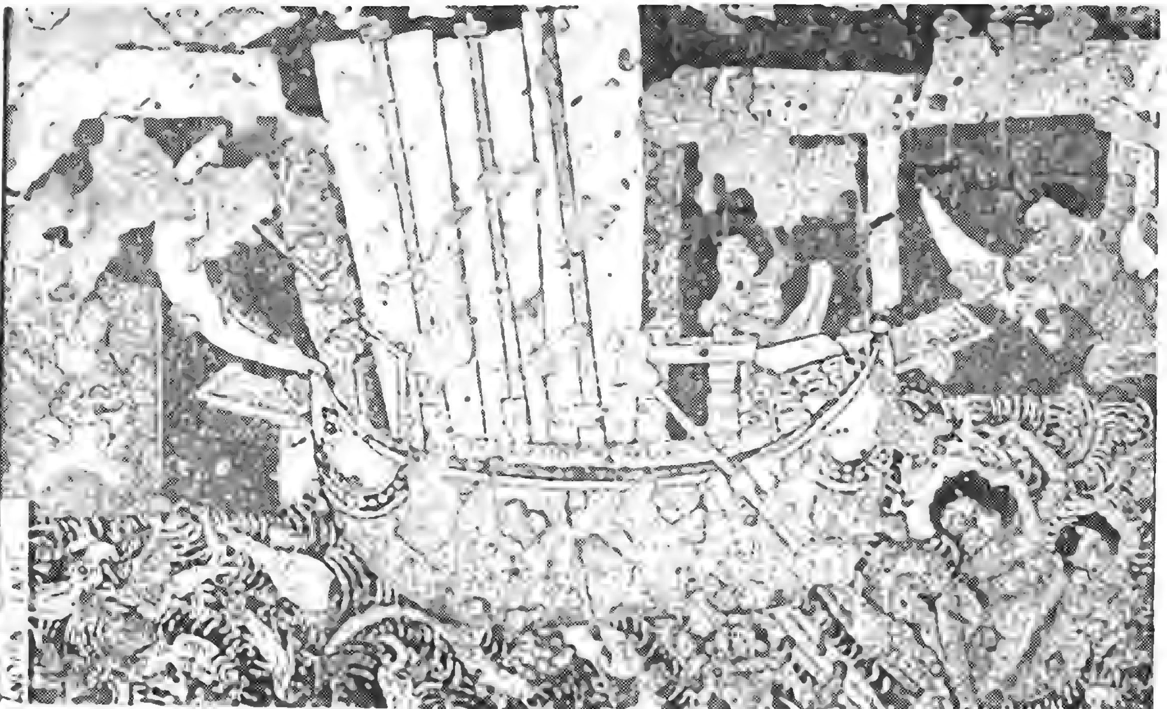
از این همه نتیجه میگیریم کــه برای ثابت کردن دریـا نوردی یکراست چینیها به بین‌النهرین پیش از اسلام چیزی در دست نداریم. همچنین گمان نمیکنم تا سده‌های بسیاری پس‌ازاسلام چنین چیزی‌باشد (نگاه کنید به فصل‌دوم). منابع چینی در بارهٔ این موضوع این نتیجه را استوار میسازد: F. Hirth and W. Rockhill, Chau Ju-Kua (سن‌پطرزبورغ ۱۹۱۱) درمقدمه، صفحهٔ ۱۸، میگویند که کویلون درهندوستان جنوب غربی، که در سدهٔ دوازدهم جُنگهای چینی به‌آنجا می‌آمدند، دورترین‌نقطهٔ غربی بود که پیش‌از زمان خاندان مینگ کشتیهای چینی به‌آن‌میرسیدند.

فصل دوم
راهای دادوستد دردورهٔ خلافت

نتیجه های عمومی گسترش اسلامی

این که فصلهای خودرا با اسلام از یکدیگرجدا میکنیم صرفاً پیروی ازیك رسم قراردادی نیست . ازهرحیث قرآن ، زندگانی محمد ، و نخستین کشورگشائیهای مسلمانان بزرگترین بحران در تاریخ عرب پیش از سدهٔ کنونی‌ست . در تاریخ ناورانی عرب سه نتیجهٔ عمده دیـــده میشود .

۱- عربها در کرانهٔ مدیترانه پیدا شدند . گرچه این‌جنبش ثروت وفرهنگ مصروسوریه را دردسترس آنها گذاشت ، اثرهای اقتصادی آن تماماً خوب‌نبود . امپراتوری روم سراسر آبگیر مدیترانه را یکی کرده بود ، چنان که بازرگانی آزادانه از میان آبهای آن انجام میگرفت . در کتاب « محمد و شارلمانی » ، پیرن نشان داده‌است که چگونه اساس این یگانگی درتمام جنگهای‌داخلی وتاخت وتازهای بعدی‌امپراتوری‌حفظ شد ، و فقط در زمانی که واندالها افریقای شمالی را در دست داشتند برهم‌زده شد . با شکافی که پارسیان دراول سدهٔ هفتم واردآوردند ، اگر زود پس زده نشده بودند ، به این یگانگی پایان می‌بخشیدند . عربهـــا آنرا به پایان رسانیدند. « یگانگی مدیترانه درهم شکسته است. » پیرن



ورقهٔ ۴ ـ کشتی اجانتا. از آب‌رنگ‌های دیواری درغار اجانتا ، شمال‌شرقی بمبئی . شاید پیرامون ۶۲۰ میلادی . سه بادبان چهارگوش آن ، بلند وباریك ، از نوع جنگ (کشتی چینی) است . توجه نمائید به پیشبادبان که ازجلوی کشتی پیش آمده؛ به چشمی که در دوسر کشتی نقش‌شده ؛ به کوزه‌هائی که‌روی‌عرشهٔ‌تفراست ؛ به دوخلهٔ‌پهلوئی ؛ به‌بادبان سه‌گوش جلوی پیشد ...

پرسیده است که چرا عربها مانند گرمان ها درامپراتوری‌ای که گرفتند جذب نشدند؛ واو پاسخرا در دین عربها یافته‌است. مسیحیت یگانگی جهان مدیترانه‌را نیروی تازه بخشیده بود؛ پس‌ازسدهٔ هفتم دو دین رقیب که باسازمان دو شاهنشاهی پشتیبانی میشد، در دو کرانهٔ آبهای باریك مدیترانـه رو بروی یکدیگر ایستاده بودند. بجای این که مدیترانـه شاهراهی‌باشد سرحدی شده‌بود، یك دریای جنگ ــ این‌دگرگونی‌بود که اسکندریه را ویران ساخت.

به‌نظرمی‌آید که عربهایك چیزسودمند به‌مدیترانه‌آوردند: بادبان لچکی. دراین باره درفصل‌آینده بیشتر گفتگو میکنیم.

۲ــ عربها همهٔ کرانهٔ خلیج فارس را دردست گرفتند. آنها ازاین برد بهره و پیشی گرفتند، زیرادرعین‌حال درامپراتوری خود سرزمینهای آسیای غربی را (بجز اناتولی) با مصر دوباره یکی کردند. این‌حوزهٔ اقتصادی، که نخستین بار بدست پارسیان باستان ازنظرسیاسی یکی شده بود، دردست جانشینان اسکندر دو پارچه شد. ما کوششهای کشورهای غربی‌را برای دادوستد یکراست باشرق ازراه مصرو دریای سرخ دیدیم. ولی‌راه بین‌النهرین وخلیج فارس در سرراست بودن برتری‌ای داشت که فراموش شدنی نبود. شاهنشاهیهای پشت سرهم بطلمیها و سلوکیان، رومیها و پارتیـان، بیزانسیها و ساسانیان ــ کوشیده بودند کـه سرحد غیرطبیعی میان سوریه و بین‌النهرین را با برانداختن یکدیگر ازمیان بردارند. هریك ازاین کوششها باشکست روبرو شده‌بود. سرانجام‌عربها، که‌ازجنوب ناگهان با فشار راه‌را باز کردند، یگانگی‌شاهنشاهی‌باستانی پارسیان را ازنو زنده کردند.

این جبرانی در برابرمانع جدید در مدیترانه بود. خلیج فارس و دریای سرخ دیگر راه رقیب به‌روم و قسطنطنیه نبودند؛ بلکه‌آن دو راههای همردیف به‌سرزمینهای نزدیکتر خلافت بودند. تا زمانی که امپراتوری مسلمان یکی‌ماند، این دو راه کناریکدیگر به‌کارمیرفتند؛ این که هریك تاچه اندازه به‌کار میرفت بیشتر بستگی به حجم و رونق دو بازار بین‌النهرین و مصر داشت. بازرگانی میان خلیج فارس، هند، وچین درزمان عباسیان تا وقتی که بغداد پایتخت شرق نزدیك بود بسیار رونق گرفت. همچنین میان خلیج فارس وافریقای شرقی آمد وشد بود، و درعین‌حال راههای باستانی از دریای سرخ دوباره جان گرفتند.

۳ــ سومین دگرگونی‌ای که گسترش اسلامی‌پدیدآورد برآورد-ناپذیر بود. به‌نظرمی‌آید که مردم همیشه با امیدهای تازه‌ای که در اثر کامیابی‌های خود پیدا می‌کنند برانگیخته میشوند، چنان که برای آزمایش و بهره گیری از امکانات خودشان وجدو شوق غیرعادی نشان میدهند. ازاین‌حیث عربهای سده‌های میانه را میتوان باآتنیهای باستانی پس‌ازعقب‌زدن پارسیان، یا با ملتهای اروپای غربی اززمان رستاخیزاروپا مقایسه کرد. تاچند قرن عربهانیروی غیرعادی درهمه رشته‌های‌زندگی، ازجنگ وسفر و بازرگانی گرفته تا نوشتن سفرنامه وجغرافی وتاریخ، ازخود نشان دادند. ۵۱

۵۱ــ H. Pirenne, Mahomet et Charlemagne (پاریس ۱۹۳۷)؛ نقل شده ازصفحهٔ ۱۳۲. نیز A. J. Toynbee, A Study of History جلد ۱ (لندن ۱۹۳٤) صفحه‌های ۷۵ و پس‌ازآن، ۳٤۹، در بارهٔ یگانگی آسیای غربی.

عربها در مدیترانه

هنگامی کــه نخستین مسلمانان به کرانه‌های گرداگرد خــود رسیدند ، دربرخی‌ازآنان میل برای دستبرد به‌آن سوی دریانمایان شد. این دنبالهٔ همان رسم کهن جاهلیت « غزو » دربیابان بود ؛ همان‌سان که برای بازرگانی‌یا تاراج شترسوارمیشدند ، اکنون « کشتی‌سوارمیشدند» (رکب مرکب) .

نخستین دستبرد های دریائی از کرانه های عربستان زده میشد . عثمان ثقفی ، فرماندار بحرین ، از عمان دستبرد دلیرانه‌ای به کرانهٔ هند درتانه نردیك بمبئی زد ؛ او برادرخودرا به‌خلیج دیبل دردهانهٔ سند فرستاد (٦٣٦ میلادی) . علاء ، جانشین عثمان در فرمانداری بحرین ، که میخواست دلاوری خود را نشان دهد ، به اصرار عربهای بحرین ، از آب گذشت و در خشکی تا استخر (پرسپولیس) پیش رفت . ولــی کشتیهای او را از میان بردند و او ناگزیر سفر پرخطری را از میان سرزمین دشمن تا بصره در پیش گرفت (٦٣٨) . این دستبردها برخلاف دستور صریح خلیفه عمر بن خطاب (٦٣٤-٤٤) انجام میگرفت ، و وقتی این پیشامدها به‌گوش او میرسید باآنها سخت مخالفت میکرد . عمر از مردم حجاز بود و به دریا همچوعنصرخطرناکی مینگریست ؛ وچون مسلمان خوبی بــود ، به پیروی از سیاست پیغمبر و ابوبکر ، نمی‌پذیرفت که جان مسلمانان را در امری که سودی‌از آن به‌دست‌نمی‌آمد به‌خطر بیندازد. فقط یك بار عمرخودش‌چنین‌تاخت وتازیرا فرمان داد، وآن برضد حبشیها برای کینه‌خواهی از تاخت‌وتاز آنها در کرانه های عربستان بود (٦٤١) . دراین‌لشکرکشی ادولیس به‌تاراج رفت ، ولی در

خشکی باشکست روبروشدند. این پیشامد احتیاط کاری خلیفه‌را تائید نمود. ۵۲

سپس معاویه، فرماندار سوریه، پیاپی از عمردرخواست میکرد که به او اجازه بدهد که به قبرس دستبرد بزند. عمر نمی پذیرفت. طبری روایتهای گوناگون از این نامه نویسی میدهد؛ میوئیر در کتاب «خلافت» این روایتها را دریك داستان چنین گردآورده است:

«معاویه دیرزمانی از پشتیبانی یك ناوگان بی‌بهره مانده بود، و از عمر درخواست اجازه کرده بود که سربازان خودرا به کشتی بنشاند. معاویه چنین نوشته بود که‌جزیره‌های لوانت‌به کرانهٔ سوریه‌نزدیك‌اند؛ تقریباً میتوان پارس کردن سگها وآوای مرغها راشنید؛ مرا اجازه ده که به‌آنها بتازم. ولی عمر ازدریا هراس‌داشت، و برای شور نامه‌ای به عمرو نوشت، و عمرو چنین پاسخ داد: دریا گسترده‌ای بیکران‌است که بر آن کشتیهای بزرگ به‌ذره‌های ریزی مانند؛ هیچ‌نیست مگر آسمانها در بالا وآبها درزیر؛ چون‌آرام باشد دل دریانورد شکسته است، وچون

۵۲ـ بلاذری، صفحه‌های ۴۳۱ـ۳۲؛ طبری، بخش ۱، جلد ۵، صفحه‌های ۲۵۴۶ـ۴۸، ۲۵۹۵. در بارهٔ هند نگاه کنید به M. Ishâq, «A Peep into the First Arab Expeditions to India under the Companions of the Prophet» در مجلهٔ Islamic Culture جلد ۱۹ (آوریل ۱۹۴۵)؛ و B. N. Bakhsh Khan as-Sindi, «The Probable Date of the First Arab Expeditions to India» در مجلهٔ Islamic Culture جلد ۲۰ (ژوئیه ۱۹۴۶). در بارهٔ تاراج ادولیس نگاه کنید به Kammerer, La mer rouge بخش ۱، جلد ۳، صفحهٔ ۳۲۲.

توفانی حس او لرزان . دل به‌آن مسپار و ازآن بهراس . مردم در دریا همچو حشره بر تراشه‌ای‌ست که گاهی به زیر آب فرو میرود و گاهی از ترس می‌میرد . چون این وصف هراسناك به دست عمر رسید به معاویه فرمان داد که هرگز با کشتی سروکاری نداشته باشد : دریای‌شام ، به‌من میگویند ، ازخشکی درازتر وپهن‌تراست، وشب‌وروز ازخداوند میخواهد که خشکی را بلع کند . چگونه میتوانم مردم خودرا به‌آغوش نفرین شدهٔ آن بسپارم ؟ علاء را به‌یاد آور. نی، دوست‌من، سلامت مردم خودرا از همه گنجهای روم بیشتر دوست میدارم .»

این داستان مشهور ، توأم با ادبیات عربی که همواره با خشکی سروکار دارد ، سبب شده است که عموماً می‌پندارند که عربها هرگز مردم دریانوردی نبوده‌اند .

چنان که فقط ازتاریخ پیش ازاسلام دیده میشود این پندار به‌این صورت عمومی خطاست . آن‌چه که این‌داستان نشان میدهد این‌است که عربهای شمالی درزمان اسلام‌توجه به‌دریانداشتند، وهمچنین این که عمر شعور داشت که سران سپاه خودرا از دل بدریا زدن بی‌باك و پرشتاب باز دارد . در پس‌این روایت ، که شاید به‌آن شاخ و برگ افزوده‌اند ، این حقیقت هست که عربها نخست در دریانوردی هیچ‌آزموده نبودند وشاید شمار کافی کشتی برای روبرو شدن بـا ناوگان بیزانس اگـر به آن برمیخوردند نداشتند . تا اینجا باید روشن شده باشد که فعالیت دریائی عربهای باستان محدود به بازرگانی و دریازنی بود . بااین که بسیاری از یمنیها ، عمانیها و بحرینیها درتاخت وتاز به مصروسوریه شرکت‌داشتند،

آگاهی آنها از ناورانی در یك جنگ دریائی بیفایده بود.[53]

ولی اصولا معاویه حق داشت. وضع مدیترانه مانند دریا هـای دیگر نبود. اینجا بوجود آوردن یك نیروی دریائی برای دفـاع از این امپراتوری نو لازم بود. از زمانی که ساسانیان سرزمینهائی‌را که درشرق نزدیك گرفته بودند به همین علت نداشتن نیروی دریائی از دست داده بودند دیری نمی گذشت. هرقل از این برتری خود استفادهٔ درخشانـی کرده بود ودر کرانهٔ کیلیکیه سپاهیان خودرا پیاده کرده وشکافی پدید آورده بود که دشمن را ناگزیر ساخت که آناتولی را تخلیه کند. سپاه عرب تا دیری توانائی‌نداشت جزیرهٔ ارادوس (ارواد) وچند شهر کرانهٔ سوریـه را بگیرد، زیرا این شهرها آن‌چه را لازم داشتند آزادانــه از قسطنطنیه از راه دریا دریافت میکردند. اسکندریه نخستین بار فقط با همکاری کورش ـ مقوقس، بطریق ملکی و آخرین فرماندار مسیحی مصر، به‌دست‌عربها افتاد. سپس‌در٦٤٥ یك‌ناوگان بیزانس‌به‌سر کردگی مانوئل بدون زدوخورد به‌درون بندرگاه‌آمد واسکندریه‌را پس گرفت. ممکن بود هرقل دیگری مصر را برای همیشه پس بگیرد؛ ولی بـا بیکفایتی بیزانس و بیطرفی قبطیها این بندر که میتوانست در برابر هر تاخت و تاز از سوی خشکی، حتی با نیروی هراسناك عمرو بن عاص ایستادگی کند، باردیگر به‌دست عربها افتاد. همهٔ این پیشامدها درس آشکاری‌برای‌سرکردگان‌عرب درمحل بود، ولی‌خلیفه شایدنمی‌توانست

۵۳ـ طبری، بخش ۱، جلد ۵، صفحه‌های ۲۸۱۹ـ۲۲. W. Muir, The Caliphate, its Rise, Decline and Fall, revised T. H. Weir (ادینبورگ ۱۹۲٤) صفحهٔ ۲۰۵ (نقل شده).

درمدینه آنرا درك کند.

سرانجام معاویه موافقت خلیفهٔ سوم عثمان را (٦٤٤-٥٦) برای دستبردی به‌قبرس برای به کیفررسانیدن مردم آن به‌دست آورد ــ به شرط آن که همسرش را باخود همراه ببرد. دستبرد به‌این جزیره در٦٤٩ با کامیابی انجام گرفت؛ سال بعد ارادوس گرفته‌شد. در ٦٥٥، که ازنخستین باری که عربها به کرانه‌های مدیترانهٔ شرقی رسیده بودند کمتراز بیست سال میگذشت، یك ناوگان عرب پیروزی دریائی بزرگی در ذات‌الصواری، «نبرد دکل‌ها»، بر کرانهٔ لیکیه نزدیك فونیکس به دست آورد. دیری نگذشت که عربها با ناوگان خود به سیسیل دستبرد میزدند و خود قسطنطنیه راتهدید میکردند.٥٤

درسده های بعد ناوگان بیزانس همیشه جلوی عربهارا درمدیترانهٔ شرقی میگرفت؛ درحقیقت دستبردهای ناوگان بیزانس به کرانه‌های سوریه، فلسطین، و مصرمدتها سبب نگرانی بود. در مدیترانهٔ غربی، ناوگان عرب به‌پایهٔ فرمانروائی رسیده بود، اگرچه بیشترفقط میل به دریازنی در آن دیده میشد. تاریخ این‌قسمت جزوی ازموضوع این کتاب نیست. ولی شاید بیرون از موضوع نباشد اگر در بارهٔ مسئلهٔ نخستین کوششهای گستاخانهٔ عربها در مدیترانه گفتگو نمایم: چگونه توانستند در زمان کوتاه شگفت‌آوری این کارها را باکامیابی انجام‌دهند.

---

٥٤ ــ A. J. Butler, The Arab Conquest of Egypt (اکسفورد ١٩٠٢)صفحه‌های ١٢١ــ٢٥؛ P. K. Hitti, History of the Arabs ویرایش دوم (لندن ١٩٤٠) صفحهٔ ١٦٧؛ Caetani جلد ٧، ٢٨ هجری، بندهای ١١ــ٣٣.

پیشامدی که کاررا یکسره کرد نبرد ذات‌الصواری بود. برای یك نبرد دریائی منابع بسیاری لازم است: پایگاههـای دریائی، از جملـه د که، کارگاههای کشتی‌سازی، مواد برای ساختن کشتی و کشتی‌سازان کاردان؛ کشتیهای جنگی باملوانان و ناویان و افسران کار آزموده. اسکندریه، بایك بندر گاه‌شگرف، کارگاههای بزرگ برای کشتی‌سازی، و سازندگان قبطی یك پایگاه دریائی کامل بود؛ مصر همیشه کشور صنعتگران کاردان بوده، و بیگمان قبطیها ازدانش یونانی که اسکندریه از زمانی که بنیادش گذاشته شد مرکز آن بود بهرهٔ بسیار گرفته بودند. تنها چیزی که کم داشت الوارخوب بود، که ازاین‌حیث مصرفقیراست؛ الوار را بایستی از سوریه یاجای دیگر بیاورند. بندرهای سوریه، کـه عمدهٔ آنها اکره (عکا) وصور است، نیز پایگاههائی بود که از آنهابخشی ازناوگان بسوی ذات‌الصواری به‌راه افتادند. ولی دراین زمان کشی‌سازی در کرانهٔ سوریه نبود. معاویه آنرا در دورهٔ خلافتش (۶۶۱-۸۰ میلادی) برقرارساخت، و به‌این گفتهٔ شگفت‌آمیز برمیخوریم که او کارگران پارسی را که درانطاکیه، حمص و بعلبك ماندگار بودند به صور، اکره و بندرهای دیگر آورد ــ چه یادآوری غمناکی از فرو افتادن فنیقیان است، که زمانی برای ناوگان بین‌النهرین کشتی میساختند!

پس ناوگانی که این جنگ راکرد بایستی تماماً در اسکندریـه ساخته شده باشد. بیقین یونانیان همهٔ کشتیهای جنگی را کـه هنگام نخستین تسلیم اسکندریه (۶۴۱) وجود داشت باخود بردند، به‌طوری که تمام ناوگان‌عرب بایستی‌ازنوساخته شود. این‌ناوگان بایستی‌از کشتیهای «درومون» از نوع عادی بیزانسی درست شده باشد، کشتیهای تندرو و

سبك با يك يا دو رديف پارو ؛ بادبانهای چهار گوش باستانی مديترانه را در سفر دريائی به‌كار ميبردند ولی نه در جنگ . كار كنان اين ناو گان چه كسانی بودند ؟ در بارهٔ دستهٔ سوريه هيچ نميدانيم ، ولی اقلا در دستهٔ مصری ملوانان، پاروزنان ، ناوبران و جز آنها قبطی بودند. اين موضوع نه فقط بخودی خود پذيرفتنی‌ست ، بلكه ميدانيم كه در زمانهـای بعد قبطيهارا مانند گذشته درنيروی دريائی به‌خدمت می گماشتند. پاپيروسهای افروديتو Aphrodito Papyri (پيرامون ۷۱۰) نشان ميدهد كه قبطيها را ازمصر بالا برای خدمت در كشتی‌سازيهای اسكندريه وبرای دستبردهای سالیانه ميبردند ؛ حتی آنها را برای خدمت در ناو گانی كه پايگاهش سوريه‌بود ميفرستادند. درميانهٔ سدهٔ نهم، قبطيها هنوز درشهرهای كرانه‌ای دلتا كشتی ميساختند ودرناو گانها خدمت ميكردند ؛ اسقف سوروس‌ابن مقفع گله ميكند كه در پيرامون ۸۵۵ قبطيها ناگزير بودنـد سلاح و هزينهٔ سفر خود را به پايگاه دريائی فراهم كنند . در آن زمان گاهـی مسلمانانی پيدا ميشدند كه بجای مسيحيان به دريا بروند ، ولی در زمان ذات‌الصواری عربها كار دريانوردی را پست‌تر از آن ميشماردند كه به‌آن تن در دهند . ناويان كه جنگيدن را به‌عهده داشتند از عربها بودند . در ميان درياسالاران وناخدايان ، درجه‌های بالاترعرب بودند. دستهٔ مصری زيرفرمان عبدالله‌ابن‌ابی‌سرح، فرماندارمصر، ودستهٔ سوريه‌به‌سر كردگی ابوالاعور بود . آنها شايد ياوران قبطی‌داشتند ؛ ولی ناو گانهای بيزانس بيگمان هميشه درياسالاران يونانی داشتند ،كه همه مصر را ترك گفته بودند؛ به‌طوری كه عربها درواقع گرفتارنداشتن‌فرماندهان دريائی آزموده بودند . ولی روشهای رزم‌آرائی آن زمان ، چنان كه ديده خواهدشد ، از

وخامت این پس‌افتادگی کاسته بود .

از مصر ۲۰۰ کشتی وازسوریه شمار نامعلومی به‌راه افتاد . هدف این لشکر کشی عرب شاید پیاده شدن در کرانهٔ لیکیه وبریدن درختان سرو برای کشتی‌سازی بود ؛ میدانیم که لشکر کشی دیگری همانندآن به فونیکس در۷۱۵ همین‌هدف راداشت . ناوگان بیزانس با ۵۰۰ کشتی نزدیك شد . از روایتی که به‌ما رسیده برمی‌آید که عربهاپیشنهاد جنگ درخشکی کردند ، ولی بیزانسی‌ها نبرد دریائی بر گزیدند. چه‌این گفته راست باشد چه نباشد ، آن پژواکی ازنظردوطرف پیش‌ازجنگ است . روش رزم‌آرائی که‌به‌کار بردند به‌یك نبردخشکی‌میماند ، چون کشتیهای دوطرف به‌یکدیگر درآویختند وسپاهیان با تیروشمشیر می‌جنگیدند . این طرز زدوخورد برای جنگیان عرب سازگار بود ، و ما را به یاد رزم‌آرائی رومیان درنبرد « کوروی» (میله،۲۶۰ پیش‌ازمیلاد)می‌اندازد . ولی ، چون این زدوخورد درآبهای باز انجام گرفت ، دشوار است که بپذیریم که ناوگان بیزانس‌ناگزیرشد از نزدیك بجنگد . بیشتربه‌نظر می‌آید که این طرزجنگ دریائی روش آن زمان بوده ، زیرا در ۵۵۱ در نبرد سناگالیکا میان گوتهای شرقی‌ویونانیان همین روش پیروی شده‌بود. درآن جنگ یونانیان پیروز شده بودند چون نظم را خوب نگاه داشته بودند، درحالی که گوتها نتوانسته بودند فاصلهٔ درخور میان کشتیهایشان نگاه دارند . در ذات‌الصواری ظاهراً قبطیها نقش‌خود را باکفایت انجام دادند ، و در نتیجه عربها توانستند باشمشیرخود پیروز شوند . ازهردو طرف خون بسیار ریخته شد . پس ازنبرد عربها درلیکیه پیاده شدند .

به‌این ترتیب با توأم شدن‌کاردانی قبطیها در کشتی‌رانی وشمشیر

بازی عربها ، با حداقل فرماندهی، دراین‌جنگ بر بیزانس پیروزشدند. شاید بخت باعربهابود ؛ معمولا بخت با طرف مصمم است .۵۵

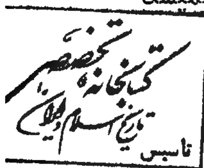
باآن که عربها اسکندریه‌را پایگاه دریائی کردند این‌شهراززوال تند نجات نیافت . درشکوه باستانی‌اش چنان که دیدیم این شهر مرکز بازرگانی برای دادوستد میان جهان مدیترانه و شرق بود . اگرچه دادوستد شرقی دیرزمانی بود که آب باریکی بیش نبود ، اسکندریه یك

۵۵ــ طبری ، بخش ۱، جلد ۵ ، صفحه‌های ۲۸۶۵ـ۷۰ ؛ بلاذری، صفحه‌های ۱۱۷ــ۱۸؛ ابن‌عبدالحکم، فتوح مصر، ویراستهٔ C. C. Torrey (نیوهیون ۱۹۲۲) صفحه‌های ۱۸۹ــ۹۱ ؛ Theophanes, Chronographia سال ۶۱۴۶ از تاریخ عالم (۶۵۵میلادی). Greek Papyri in the British Museum جلد ۴ ، The Aphrodito Papyri ویراستهٔ H. I. Bell (لندن ۱۹۱۰) مقدمه ، صفحه‌های ۱۸ ،۳۲ــ۳۵ وشماره‌های ۱۳۴۹ ، ۱۳۵۳ ، ۱۳۷۴، ۱۴۳۴، ۱۴۳۵ ، ۱۴۴۹ . سوروس ابن‌مقفع ، History of the Patriarchs of the Egyptian Church جلد ۲ ، بخش ۱ ، ویراسته و ترجمهٔ ی. عبدالمسیح و O H. E. Burmester دو جلد (قاهره ۱۹۴۳) ورقهای ۱۱۵ رو ، ۱۲۴ پشت . Caetani جلد ۸ ، ۳۴ هجری ، بندهای ۱۸ــ۳۹. در بارهٔ سناگالیکا : پروکوپیوس ، جنگهای گوتی، دفتر ۴، بند ۲۴ ؛ Bury, Later Roman Empire جلد ۲ ، صفحه های ۲۵۸ــ۶۰. در بارهٔ فونیکس در ۷۱۵، نگاه کنید به Cambridge Mediaeval History جلد۲ (کمبریج ۱۹۱۳) صفحهٔ ۴۱۵ ، E. W. Brooks ؛ دربارهٔ کشتیهای جنگی بیزانس نگاه‌کنید به W. L. Rodgers, Naval Warfare under Oars, 4th-16th Centuries (اناپولیس ۱۹۳۹) ؛ C. Torr, Ancient Ships (کمبریج ۱۸۹۴) ؛ R. H. Dolley, «The Warships of the Later Roman Empire » درمجلهٔ Journal of Roman Studies جلد ۳۸(۱۹۴۸) صفحه‌های ۴۷ــ۵۳ و ورقهٔ ۵.

بازار و بندر بزرگی مانده بود ، بویژه برای کشتیهای غله که به‌قسطنطنیه می‌فرستاد همان سان که در سده هـای پیش بـرای روم می‌فرستاد . نخستین کاری که اربابان تازه کردند این‌بود که غلهٔ مصر رابرای خوراك دادن به‌مردم گرسنهٔ مدینه بسوی این‌شهر برگرداندند . یکی دو سال این غله از راه بیابان به سینا و عربستان غربی برده میشد . ولی بسیار زود ، حتی پیش از آن که همهٔ مصر به زیرفرمان درآید ، عمرو کنال تراژان را بابیگاری دوباره باز کرد (٦٤١/٦٤٢) . نخستین دسته از ۲۰ کشتی غله در بار اندازهای بابل مصر بارگیری شد ، در کنال قلزم (کلیسما) به راه افتاد ، سپس در دریای سرخ بسوی پائین به جار ، بندر مدینه ، پیش‌رفت (پیش‌از ٦٤٤) . پس‌از آن کنال را باز نگاه داشتند ، اگرچه فقط‌هنگامی میتوانستندآنرا به‌کار برند که نیل بالابود ، زیرا در سالیان دراز سطح زمین در آن بخش مصر کم کم بالاآمده بود. این‌خواربار سالیانه ، باگاهی وقفه ، سده‌های بسیاربه‌عربستان فرستاده میشد. احتمال دارد که پس‌ازچندی بار آنها رادرجده ، بندرتازهٔ مکه ، خالی‌میکردند. جمعیت خود مکه آن‌وقت به سبب حج بیشتر شده بود ، وجده بزودی پرکارترین بندر دریای سرخ شد.

عمرو نیزپیشنهاد کرد که شاخه‌ای از کنال‌ازدریاچهٔ تمساح‌بسوی شمال به‌مدیترانه ، مانند کنال سوئز کنونی ، باز کند . ولی عمرازترس این که ناوگان بیزانس‌مبادا ازمیان دریای سرخ برانند و حج را برهم بزنند اجازه نداد . باید به یاد داشت که در آخرین سالهای عمرهنوز مصر استواردردست‌عربها نبود. بعدها باید انتظارداشته باشیم که امنیت کامل در دریای‌سرخ‌بیابیم؛ پس‌شگفت‌آوراست که قلزم‌در«پاپیروسهای افرودیتو»

همچو یك پایگاه دریائی ذکرشده است (پیرامون ۷۱۰). یا مردم کرانهٔ غربی عربستان عادت کهن خودرا ازنو پیش گرفته بودند، یا قبیله‌های نوبی که هنوز به زیر فرمان نیامده بودند به کشتیهای مسلمانان تاخت می‌آوردند. بابل، نیز، به نظر می آید که پایگاه دریائی شده بود؛ دکه‌های درونی آن از دستبرد درامن بودند و میتوانست ناوگان به اسکندریه یا به‌قلزم‌بفرستد. فسطاط، نزدیك بابل، مرکزتازهٔ جمعیت در مصر میشد. اسکندریه، که در روزگار رونقش جمعیتی پیرامون ۶۰۰,۰۰۰ تن داشت، در ۸۶۰ بیش‌از ۱۰۰,۰۰۰ نداشت؛ درنقطه‌ای که کلیسای مرقوس بود، آن‌وقت فقط دیری بیرون دیوارهای شهر برپامانده بود. منار شگفت‌آمیز آن ویران شده بود، و هیچ کس پیدا نمیشد که بداند چگونه‌آنرا تعمیر کند.۵۶



دادوستد دریائی پارسیان و عربها با شرق دور

در برابر مدیترانه، دریای هند دریای آرامش بود. کرانه های

۵۶ـ ابن عبدالحکم، صفحه‌های ۲۲ـ۲۴؛ بلاذری، صفحهٔ ۲۱۶؛ طبری، بخش ۱، جلد ۵، صفحه‌های ۲۵۷۶ـ۷۷؛ مقدسی (B. G. A. جلد ۳)، صفحه‌های ۷۹،۸۳، ۱۰۴،۱۹۳؛ در سدهٔ دهم حجاز هنوز برای غله به مصر نیاز داشت. Caetani جلد ٤، ۲۱ هجری، بندهای ۱۳۶ـ۴۰. Greek Papyri in B M. جلد ٤، مقدمه همانجا که ذکرشد، نیز شماره‌های ۱۳٤٦، ۱٤٦٥؛ با آن همبر شود جلد ۳، شمارهٔ ۱۱٦۲. Butler صفحه‌های ۳٤۵ـ٤۸،۳۷۲، ۳۸۹ـ۹۸ (منار Pharos). P. Kahle, «Zur Geschichte des mittelalterlichen Alexandria» در مجلهٔ Der Islam جلد ۱۲،۱۹۲۲؛ در بارهٔ کنال نگاه کنید به Posener در جای نامبرده در Chronique d'Egypte (۱۹۳۸).

غربی آن در دست مسلمانان بود ، و نزدیکترین دشمن آنها دریازنان هند شمال غربی بودند . به‌این ترتیب دراین عصر می‌بینیم که دردریای هند بازرگانی گسترش بسیار یافت .

چنان که دیده شد (در پیوست فصل نخست) ، گواهی اندکی از سفرهای بازرگانی پارسی به‌چین دردورهٔ ساسانیان در دست‌است. اکنون باید نشان بدهیم که این گونه سفرها دردورهٔ خلیفه‌های اموی چگونه انجام میگرفت، وچگونه عربها وارث این آمدورفت شدند ، و با این که گاهی بریده میشد در آن کامیابی و برومندی یافتند. این راه دریائی از خلیج فارس به‌کانتون درازترین راهی بود که پیش‌از گسترش اروپائی در سدهٔ شانزدهم ، مردم منظماً آنرا به کار میبردند ، و این کار بزرگ شایستهٔ توجه است . در این دورهٔ تاریخ با بودن دو شاهنشاهی بزرگ همزمان در دو انتهای این راه ، دادوستد میان خلیج فارس وچین امکان‌پذیر گشت. سراسرجهان مسلمان از اسپانی تا سند به زیر فرمان خلیفه‌های اموی یکی شده بود(٦٦٠–٧٤٩ میلادی)، و بجز اسپانی وافریقای شمالی بیش از یك سده (٧٥٠–٨٧٠) در خلافت عباسیان یکی ماند . در چین ، خاندان تانگ (٦١٨ – ٩٠٧) تا سالهای آخرش بر یك شاهنشاهی متحد فرمانروائی میکرد ؛ جنوب آن از آرامش تقریباً قطع نشده دو سده ونیم برخوردار بود (٦١٨–٨٦٨) .

آگاهی‌ما ازنخستین سفرهای پارسیان از منابع چینی می‌آید ، که به کشتیهای « پوسه » اشاره میکنند . این مردم را پارسیان ، یا زردشتیان پارسی گو، شناخته‌اند (اگرچه‌بی گفتگو نیست) – مسلمانان عربی زبان ایرانی را لابد طبعاً «تاشیه» ، عرب ، میگفتند . زردشتیان ،

که عربها آنهارا به نام «مجوس»میشناختند ، مدتها پس‌از آن‌که ایران به‌دست مسلمانان افتاد ، بیشترینهٔ مردم آن سرزمین‌را تشکیل‌میدادند ، همان‌سان که در مصر و کشورهای دیگر اکثریت با مسیحیان بود . کشور گشایان عرب لابد مایل بودند که پیشهٔ پست ناورانی‌را بگذارند در دست آنها بماند .

نخستین بار که ازپارسیان یاد شده در ۶۷۱ است که رهسپارچینی، ای چینگ ، درکانتون بر یك کشتی پوسه[۵۷] سوارشد وبسوی جنوب به بهوگه (پالمبانگ ؟) در سوماترای جنوب شرقی رفت . در ۷۱۷ یك هندی در یك‌کاروان ۳۵ کشتی پوسه ازسیلان به پالمبانگ رفت ؛ بیشتر کشتیها در راه شکسته شدند . سرانجام این هندی در ۷۲۰ به کانتون رسید ــ ولی روشن نیست که باکشتی پوسه یا بوسیلهٔ دیگری این‌سفر را انجام داد . یك داستان چینی دربارهٔ پوسه در۷۲۷ ، پس از وصف سفرهای آنها به‌سیلان ومالایامیگوید: «آنهادر کشتیهای بزرگ‌به‌کشورهان [چین] کشتی‌میرانند ، یکراست به‌کانتون برای خواسته های ابریشمی وجنسهای مانندآن . »

در ۷۴۸ یك دیه بسیار بزرگ از مردم پوسه در جزیرهٔ هاینان می‌یابیم ، و در همان سال مردم پوسه با برهمنها و مردم مالایا همچو

---

۵۷ ــ در بارهٔ هویت « پوسه » نگاه کنید به Hasan, Persian Navigation صفحه‌های ۹۷ وپس‌ازآن ؛ B. Laufer, Sino-Iranica (شیکاگو ۱۹۱۹). بدبختانه این واژه برای مردمی از مالایا نیز به‌کارمیرفته ؛ ولی من ازحسن پیروی کرده فرض میکنم که درهمهٔ موردها که اینجا ذکرشده « پوسه » پارسیان هستند .

کشتیداران در رودخانهٔ کانتون ذکر شده‌اند.[۵۸] ذیل‌سال ۷۵۸ در «تاریخ تانگ» به‌این جملهٔ پرمعنا میرسیم : « مردمان تاشیه و پوسه با هم شهر کوانگ چو [کانتون] را تاراج کردند و سوزاندند و از راه دریا بر گشتند . » این کار دلیرانه و نا پسند شاید به سبب سستی نیروی شاهنشاهی چین درکانتون امکان پذیرفت ، زیرا درآن وقت پسر آسمان (فغفور) درچین شمالی سر گرم سر کوبی آنلوشان شورشگر سهمگین ترك بود . بهر حال ، این تاراج نشان میدهد که شمار قابل ملاحظه‌ای ازاین دادوستد گران بیگانه درآن زمان درکانتون بودند . این آخرین ذکری ست که از پوسه درسالنامه های چینی به میان می‌آید . درهمان زمان در کنارآنها مردم تاشیه همچو یك جامعهٔ بیگانه پیدا میشوند.[۵۹]

از منابع عربی گواهی بسیار کمی در بارهٔ این که کی و چگونه

۵۸ـ سفرهای ای‌چینگك ، جلد۲ ، صفحهٔ ۵ الف، ترجمهٔ انگلیسی J. Takakusu, A Record of the Buddhist Religion (اکسفورد ۱۸۹۶) صفحهٔ ۲۸ مقدمه. Yuan-Chao, Cheng-yuen دفتر۲۸ ، بخش۶، فصل۱٤، صفحه های ۷۷ـ۷۸ ، ترجمهٔ فرانسه S. Lévi درمجلهٔ J. As. (مه ـ ژوئن ۱۹۰۰) ، صفحهٔ ٤۱۸ ؛ Hwi-Chao ، متن وترجمهٔ انگلیسی F. Hirth در Journal of the American Oriental Society جلد ۳۳ (۱۹۱۳) صفحهٔ ۲۰۵ (نقل شده) . Kien Chen، نگاه کنید به J. Takakusu درگزارش First Congress of Far Eastern Studies (هانوئی ۱۹۰۳) صفحهٔ ۵۸، و H. Yule, Cathay and the Way Thither ویرایش بازبین شده (لندن ۱۹۱۵) جلد ۱، صفحهٔ ۱۰۰. خلاصهٔ سفرنامه‌ای‌را که تاکاکوسو داده ، حسن، صفحه‌های ۱۰۱ـ۲ ، و Laufer صفحه‌های ٤۶۹-۷۰ نقل کرده اند.

۵۹ـ Old History of the T'ang فصل ۲۵۸ ب (نقل شده) ، ترجمهٔ انگلیسی در حسن ، صفحهٔ ۹۹.

عربها نخست به‌کانتون آمدند در دست است . گشودن سند بدست حجاج، کمی پس از ۷۱۰ ، بندرهای پرارزش دیبل و منصوره را به دست عربها داد و این سان آنها را یك پایگاه به شرق دور نزدیکتر ساخت . پیش از پایان خلافت امیه (۷٤۹) برخی مسلمانان شیعه ، که از دست آزار وشکنجه درخراسان میگریختند ، درجزیره‌ای دریکی ازرودخانه های بزرگ چین ، رو بروی بندری ، ماندگار شده بودند . این روایتی‌ست که مروزی ضبط کرده (پیرامون۱۱۲۰) ، و او مینویسد که این جمعیت در زمان های بعد هنوز وجـود داشت و میانجی داد وستد میان چینیها و بیگانگان بودند. نوشته های بعدی فرقهٔ ابادی ازمنبع معتبری سفر یك بازرگان ابادی را به چین درمیانهٔ سدهٔ هشتم نقل میکند : نام او ابوعبیده و اصل او ازعمان بود ؛ درچین او چوب عود خرید میکرد. [60]

رسیدن خاندان عباسی به خلافت انگیزهٔ نوی برای داد و ستد دریائی درخلیج فارس آورد ، زیرا پایتخت از دمشق به بغداد برده شد. یعقوبی جغرافی‌نویس میگوید که منصور از برتریهای اقتصادی جای بغداد بخوبی آگاه بود ، و این سخنان را دردهان منصورمیگذارد : «آن

۶۰ــ در بارهٔ سند : بلاذری ، صفحه‌های ۴۳۵ - ۳۶، ٤٤٤ ـ ٤٦ ؛ مسعودی ، کتاب‌التنبیه والاشراف ، صفحهٔ ۵۵ ؛ طبری ، بخش ۳، جلد۱، صفحه‌های ۳۵۹، ۳۷۰، ٤٦۰-۶۱ ، ٤۷۶ــ۷۷. در بارهٔ پناهندگان شیعه در چین : مروزی ، ویراستهٔ مینورسکی، فصل ۸ ، بند ۱۶ . دربارهٔ بازرگان ابادی ، نگاه کنید به T. Lewicki, «Les premiers commerçants arabes en Chine» در مجلهٔ Rocznik Orientalistyczny جلد ۱۱ (۱۹۳۵) صفحه‌های۱۷۳-۸۶. نیز نگاه کنید به J. Kuwabara, «On P'u Shou-kêng» در Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko شمارهٔ ۲ (۱۹۲۸) صفحه‌های ۱ــ۷۹.

جزیره‌ای ست میان دجله و فرات ... وسرحد خشکی‌ست برای جهان. هرچــه که از واسط ، بصره ، اهواز ، فارس ، عمان ، یمامه ، بحرین وجاهای همسایه بردجله بیاید میتواند تا بغداد پیش برود و آنجا لنگر اندازد . همچنین هرچه از موصل ، دیار ربیعه ، آذربایجان و ارمنستان باقایق بردجله برده شود ، و هرچه ازدیار مضر ، رقه ، سوریه ، مرز ، مصر و افریقای شمالی [المغرب] باقایق بر فرات برده شود ، میتواند به این پایان خط برود و اینجا بار خود را خالی کند . آن میتواند نیز برخوردگاهی برای مردم جبال و اصفهان و کور و خراسان باشد . »

فرات بوسیلهٔ چند کنال قابل ناورانی با دجله وصل میشد، که یکی ازآنها ، نهر عیسی ، پایانش در بغداد بود . پایتخت نو در مرکز جلگه های بار آور بین النهرین بود ، که از امروزه بهتر آبیاری میشد وجمعیت بیشتری داشت . بغداد به‌تندی رشد کرد وبه مقام یك بابل نو رسید ویك مرکز بزرگ جمعیت ، ثروت ، و خوش گذرانی ، و درنتیجه مرکـز بازرگانی شرق میانه شد . این وضع ناگـزیر آمد و رفت از بندرهای خلیج فــارس را به شرق دور بر می‌انگیخت . ابله و سیراف بندر های عمده برای کشتیهای دریاپیما بود ، ولی کشتیهای رودخانه‌پیما میتوانستند بار خود را تا بغداد ببرند. چنان که طبری در دهان منصور این سخن را میگذارد : « این است دجله ؛ میان ما و چین مانعی‌نیست، هرچه که بردریاست میتواند برروی آن نزد ما بیاید.» [61]

۶۱ـ یعقوبی ، کتاب‌البلدان ، صفحه‌های۲۳۷ (نقل شده) ، ۲۵۰؛ طبری ، جلد ۱ ، صفحهٔ ۲۷۲ (نقل‌شده). در بارهٔ بین‌النهرین، نگاه کنید به G. le Strange, The Lands of the Eastern Caliphate (کمبریج۱۹۰۵).

خلیفه‌های عباسی نیز در آمیختن زیردستان عرب و پارسی خود را به یك جامعهٔ مسلمان عربی زبان تشویـق میکردند. این سان وقتی به گزارشهای عربی سدهٔ نهم دربارهٔ دادوستد دریائی با شرق دور میرسیم، ذکر مسلمانان و عربها را خیلی بیش از پارسیان می‌یابیم. این دگرگونی بایستی آرام آرام انجام شده باشد. البته، چنان که دیده شد، همیشه مردم عربستان از بندر های خلیج فارس کشتی رانی میکردند؛ ولی اکنون در پی مسلمان شدن ایرانیان و پذیرفتن زبان عربی اقلا برای مقصودهای دینی، ادبی، کارهای رسمی و بازرگانی، به شمار «عربها» بسیار افزوده شده بود. بهر حال پارسیان اثرهای بسیاری در زندگانی دریائی آن روزگار بجا گذاشتند. بسیاری از واژه ها که خاستگاه پارسی دارد در واژه های دریائی عربهای سده های میانه یافت میشود. از آن جمله است:

بلنج: اطاق کشتی.

بندر: در بسیاری از نامها که عربها به‌کار میبردند یافت میشود، برای نمونه برالبنادر درافریقای شرقی گرد خط استوا؛ بندر الکیران، بندر نُس، بندر ریسوت و بندر های دیـگر گرد کرانه های عربستان. نگاهی به راهنمای یك اطلس امروزی نشان خواهد داد که چند «بندر» گرداگرد دریای هند تا امروز باز مانده‌اند.

دفتر: دستور کشتیرانی.

دونیج: قایقهای روی کشتی.

دیدبان: کسی که دیدبانی میکند.

خن: نقطهٔ قطب نما؛ توأم بانامهای برخی ازنقطه های قطب نما.

ناخدا یا ناخذا : جمع نواخذ ، از فارسی ناوخدا .
رهمانی : دستورنامهٔ دریائی ؛ ازفارسی رهنامه .
سنبوق : یك نوع کشتی .

نام بسیاری ازناخدایان که در کتاب عجائب‌الهند بزرگ یاد شده (که درزیرخواهدآمد) پارسی‌ست ـ چون بزرگ ایرانی بود و بسیاری ازداستانهای‌خودرا ازمیان ناخدایان ایرانی بندر سیراف گردآوری کرده بود . بالاخره ، حتی چینیها عربها را به نام تاشیه ، که ازفارسی تازیك ، «از قبیلهٔ تی» ، می‌آید میشناختند .۶۲

بنیادگذاشتن بغداد بیدرنگ افزایشی در دادوستد با چین پدید نیاورد . سالها کشید تا شهر ساخته شد و به صورت یك مرکز بازرگانی درآمد. درانتهای دیگر این راه در اثرتاراج کانتون بازرگانان بیگانه‌را مدت درازی به شهرراه نمی‌دادند ؛ دراین دوره پایان خط کشتیرانی برای کشتیهای بیگانه تونگ کینگ بود . بنـا بر گفتهٔ یك منبع چیـنی ، کانتون بار دیگر در ۷۹۲ به روی کشتیهای بیگانه باز شد . پس‌ازآن در بارهٔ آمدوشدگواهی اندکی داریم . یك بازرگان ابادی دیگر به نـام نظربن میمون ازمردم بصره ، به‌چین سفر کرده‌است . سالنامه های‌چینی یك تکهٔ جالبی به قلم کیاتان درآخرسدهٔ هشتم در بردارد که درآن راه کانتون به بغداد وصف شده ؛ ولی کیاتان دربارهٔ ملیت کشتیهائی که این سفررا میکردند چیزی نمی گوید . شاید داستانی که در بزرگ ذکر

۶۲ـ G. Ferrand, «L'element persan dans les textes nautiques arabes» در مجلهٔ J. As. جلد ۲۰۴ (آوریل ـ ژوئن ۱۹۲۴) صفحه‌های ۱۹۳ـ۲۵۷.

شده در بارهٔ ناخدای ناموری بنام عبهره ، که نخستین کسی بود که سفرهای منظم به چین میکرد ، ازاین دوره باشد . در ۸۲۵ یك نیروی دریائی بزرگی از بصره برای به کیفر رساندن دریازنان بحرین که به کشتیهائی که از ایران ، هند ، و چین می‌آمدند دستبرد میزدند فرستاده شد . ۶۳

یقین است که میانهٔ سدهٔ نهم کشتیرانی مرتبی به چین‌میشد ، و دو شرح مستقل ازاین راه دراین زمان داریم ، یکی‌از ابن‌خردادبه و دیگر ازنویسندهٔ اخبارالصین والهند . منابع عربی ازاین پس پرمایه‌تر است ، و پیش از آن که دنبالهٔ داستانرا بگیریم سودمند است که شرحی دربارهٔ این منابع بدهیم. میتوانیم تا اندازه‌ای ازروی دلخواه این نویسندگانرا بطورکلی به دو دستهٔ جغرافی‌نویس و سفرنامه‌نویس بخش کنیم .

جغرافی‌نویسان آنهائی‌هستند که شرح منظمی‌از سرزمینهای اسلام وآن‌سوی آنها نوشته‌اند . این‌نوشته‌ها آگاهیهای پرارزشی دربارهٔ بندرها و کرانه‌های دریای هند میدهند . ابن خردادبه در کتاب مسالك که پیرامون سال ۸۵۰ نوشته پایگاه‌های سفررا ازخلیج فارس تاچین وصف

۶۳ـ دربارهٔ کانتون و تونگ کینگ نگاه کنید به P. Pelliot, «Deux itineraires de Chine en Inde à la fin du VIIIe siècle» در Bulletin de l'École Française d'Extrême-Orient جلد ٤ (۱۹۰٤) صفحه‌های ۱۳۱ـ ٤۱۳. Lewicki درکتاب نامبرده . کیاتان ، در New History of the T'ang فصل۴۳ ب ، ترجمهٔ انگلیسی F. Hirth and W. Rockhill, Chau Ju-Kua (سن پطرزبورغ ۱۹۱۱). بزرگ ، صفحه‌های ۸۵ و پس‌ازآن ، Barhebraeus, Chronography ترجمه در پیوست به فصل سوم . ویراسته وترجمهٔ انگلیسی E A. W. Budge (اکسفورد۱۹۳۲ ، ۲جلد) صفحه‌های ۱٤۲ـ٤۳ .

میکنــد . مسعودی ، کـه کتاب مروج الذهب و معادن الجوهر او را (پیرامون ۹٤۷) میتوان جزو کتابهای جغرافی‌شمرد، گرچه چیزهای دیگر نیز دربردارد ، به علاقه‌ای که به دریا، دریانوردان ، وزبانشان دارد می‌بالد . او آگاهی بسیار ازجغرافی وچیزهای دیگرمیدهد، که‌پاره‌ای از آنها برپایهٔ نوشته‌های باز مانده یا ازمیان رفتهٔ نویسندگان پیش ازاو گذاشته شده ، و پاره‌ای‌از آنها ازتجربهٔ شخصی‌خود اوست . این‌نویسنده از راه دریا به هند و افریقای شرقی رفته بود . کتاب‌التنبیه والاشراف او (پیرامون ۹۵۵) برای موضوع مـا کمتر جالب است . مقدسی کـه در ۹۸٦/۹۸۵ نوشته ، از تجربهٔ خود در بارهٔ سفر دریائی گرد کرانه‌هـای عربستان سخن میگویـد . در فاصلهٔ میان این سه نویسنده ، جغرافی - نویسان دیگرشکافهای این داستان را با دادن آگاهی از جاها و جزئیات دیگر پرمیکنند : یعقوبی (در ۸۹۲/۸۹۱ می‌نوشته) ، ابن‌الفقیه ، ابن رسته (هردو پیرامون۹۰۳) ، اصطخری (پیرامون ۹۵۰) و ابن‌حوقل (کمی پس‌از او) . همهٔ اینها یك نوع کتاب جغرافیائی‌نوشته ، و نوشته های‌یکدیگررا آزادانه‌به کاربرده‌اند. بالاخره مروزی، در گردآوری‌ای که شاید پیرامون سال ۱۱۲۰ کرده ، جزئیات جالبی در بارهٔ دوره‌های کهن‌تر در نوشته‌اش ضبط کرده است. [٦٤]

---

٦٤ ــ نوشته‌هـای عمدهٔ جغرافی‌نویسان عـرب در Bibliotheca Geographorum Arabicorum ویراستهٔ M. J. de Goeje (لیدن ۱۸۷۹ و پس‌ازآن) از قرار ذیل گردآوری شده‌است : (۱) اصطخری، کتاب مسالك الممالك. (۲) ابن‌حوقل ، کتاب صورة‌الارض، ویرایش دوم J. H. Kramers

مانده درصفحهٔ بعد

سفرنامه‌نویسان نیز به همین انـدازه ارزش دارنـد . در ۸۵۱ یك نویسندهٔ ناشناسی یك مجموعه از گزارشهای بازرگانان دربارهٔ راه‌دریائی ازسیراف به کانتون ورسمهای هندیها وچینیها گردآورد . این اخبارالصین والهند عموماً به بازرگانی به‌نام سلیمان که نامش دراین کتاب ذکرشده نسبت داده شده‌است ، ولی‌چنان که استاد سوواژه اخیراً نشان داده است دلیل خوبی برای این نسبت نداریم . پیرامون ۹۱۶ ابوزید حسن پسر یزید ، از مردم سیراف ، ازآگاهیهائی که از بازرگانان و دریانـوردان سیراف گردآوری کرده بود پیوستی‌به کتاب اخبارالصین والهند نوشت. کتاب عجائب‌الهند (شگفتیهای‌هند) ، که بیشتر آن پس‌از میانهٔ سدهٔ دهم نوشته شده وسپس به‌آن چیزهائی افزوده‌اند ، اهمیت بیمانندی دارد .

مانده از صفحهٔ پیش

(۳) مقدسی ، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم ، ویرایش دوم دوغویه (۱۹۰۶). (٤) فهرست راهنما و واژه نامهٔ جلدهای ۱ـ۳. (٥) ابن‌الفقیه، مختصر کتاب‌البلدان . (٦) ابن‌خرداذبه ، کتاب المسالك والممالك . قدامه ، کتاب‌الخراج . (۷) ابن رسته ، کتاب الاعلاق النفیسه . یعقوبی ، کتاب البلدان. (۸) مسعودی ، کتاب التنبیه والاشراف. فهرست راهنما و واژه‌نامهٔ جلدهای ۷ و ۸ .

نیزمسعودی، مروج‌الذهب ومعادن‌الجوهر، ویراسته وترجمهٔ فرانسه C. B. de Meynard و P. de Courteille (پاریس ۱۸٦۱ـ۷۷) ۹ جلد ؛ شرف‌الزمان طاهرمروزی دربارهٔ چین، ترکان و هند، ویراستهٔ و. مینورسکی (لندن ۱۹٤۲) ؛ یاقوت ، کتاب معجم‌البلدان ، ویراستهٔ ف. ووستنفلد (لیپزیك ۱۹۲٤) ٦ جلد . در بارهٔ دریا : مسعودی ، مروج ، جلد ۱ ، صفحه‌های ۲۸۲ـ۸۳، ۳۳۱ـ۳۲ ، ۳٤۰ ، ۳٤۳ـ٤٥؛ مقدسی ، صفحه‌های ۱۰ ، ۱٥.

نوشتن آنرا چنان که گفته‌انـد به یك پارسی ، « بزرگ پسر شهریـار رامهرمزی » ، نسبت داده‌اند ، و برای آسانی در اینجا آنرا به‌نام «بزرگ» ذکر میکنیم. نام حقیقی او هرچه باشد ، نویسنده خودش ناخدا بوده ، وازناخدایان و بازرگانان سیراف ، بصره وعمان داستان‌های خودرا گرد آورده است : داستانهای هند ، شرق دور ، وافریقای شرقی، ازهمه بالاتر داستانهای دریا. درمیان شگفتیها و داستانهای پر گزافه ، جزئیات واقعی آنها درست و بااصل به‌نظرمیرسند ، و این کتاب چشم انداز نزدیکی از زندگانی دریائی آن زمان به ما میدهد . نویسندهٔ آن هنرداستان گوئی دارد ، وکتابش پیشرو شایسته‌ای برای داستانهـای سندباد در الف‌لیل به‌شمارمیرود . ترجمهٔ سه‌داستان از بزرگ در پیوست فصل‌سوم داده شده است . ٦٥

٦٥- اخبارالصین والهند – Relation de la Chine et de l'Inde ویراسته وترجمهٔ فرانسه J. Sauvaget (پاریس١٩٤٨)، با مقدمه و یادداشتها؛ به همهٔ ویرایشهای پیش‌ازآن برتری‌دارد. ابوزید سیرافی، ذیل‌اخبار؛ ویراستهٔ Feu Langles ، باترجمهٔ فرانسه ومقدمه J. T. Reinaud در Relation des voyages faits par les Arabes et les Persans dans l'Inde et la Chine (پاریس١٨٤٥). بزرگ ،کتاب عجائب‌الهند ، در Le livre des merveilles de l'Inde ویراستهٔ P. van der Lith با ترجمهٔ فرانسهٔ L. M. Devic (لیدن ١٨٨٣ - ٨٦) . بیشتر داستانهای بزرگ از نیمهٔ اول سدهٔ دهم است، ولی یکی‌ازآنها از٣٩٠ هجری یا١٠٠٠ میلادی‌ست. G. Ferrand, Relations de voyages et textes geographiques arabes, persans et turks relatifs à l'Extrême Orient du VIII au XVIII siècles (پاریس ١٩١٣-١٤) ٢ جلد .



ورقهٔ ۵ ـ دوکشتی بیزانسی با بادبانهای لچکی . از یك دستنویس یونانی در کتابخانهٔ ملی پاریس (دستنویس یونانی ۵۱۰ . ورق ۳) . از پیرامون ۸۸۰ میلادی . درکشتی بالائی روشن است که قسمت جلوی بادبان نوك تیز است . بدون لبهٔ جلوئی که در بادبانهای دریای هند دیده میشود . پس خاستگاه آخرین تحول بادبان لچکی شاید مدیترانه باشد . درزهای اصلی پارچهٔ بادبان عمودیست ، چنان که در بادبانهای لچکی عربی کنونی دیده میشود ـ گویا برای کاستن از خطر پاره شدن بادبان .

از وصفهای ابن‌خردادبه ، نویسندهٔ اخبار، ودیگران که کمی پس از او نوشته‌اند ، میتوانیم شرحی از راه چین که درمیانهٔ سدهٔ نهم به‌کار میرفته گرد بیاوریم .

پایان غربی‌خط کشتیرانی به‌چین بصره و ابله وسیراف بود . بصرهٔ کهنه در کنار کنالش‌منچستر بین‌النهرین پائین بود ، ولی ابله لیورپول آن بود . هرچند بصره یك مرکزبزرگ بازرگانی‌بود ، به‌نظرمیرسد که کشتی‌های بزرگ دریاپیما نمیتوانستند به‌آنجا برسند ودرابله لنگر می‌انداختند. بصره شهرنوی بود که عربها بنیاد گذاشته‌بودند، درحالی که ابله اپولو گوس کهن بود که خسرو اردشیر آنرا دو باره بنیاد گذاشته و تا زمان مسلمانان باز مانده بود . ابله بردهانهٔ کنال بردجله بود ؛ ولی بدرون کنال آمدن به‌علت گرداب بزرگی که آنجا بود خطرناك بود . ابله نیز کارگاه کشتی‌سازی داشت. در دهانهٔ رودخانه که‌آن زمان نزدیك آبادان به دریا میریخت ، پایابهای فریب دهنده‌ای بود که کشتیهاآنجا بسا به گل می‌نشستند . برای دور نگاهداشتن کشتیها از این پایابها سه چوب بست (خشبات) در دریا برپا کرده بودند ، که برجهای دیدبانی را نگاه میداشتند ؛ شب آنها را روشن میکردند تا کار منارهای دریائی را انجام دهند . برجها نیزهمچوایستگاهی برای نشانه‌دادن به‌کارمیرفت ، وازآنها دیدبانی میکردند که دریازنان ازخلیج فارس و حتی‌هند نزدیك نشوند.[٦٦]

٦٦- اخبار ، بندهای ١١-١٦ درویرایش Sauvaget ؛ ابن‌خردادبه ، صفحه‌های ٦٠-٦٩. دربارهٔ بصره و ابله نگاه کنید به Le Strange, Eastern Caliphate صفحه‌های ٤٣ و پس‌از آن ؛ یعقوبی ، بلدان ، صفحهٔ ٣١٠ ؛

مانده درصفحهٔ بعد

دشواریهای ناورانی دراین آبهای سرخلیج فارس به‌رشد سیراف، در کرانهٔ ایران جنوب شیراز، کمك مینمود. این شهر، مانند عدن، در یك کرانهٔ خشك و بسیار گرم بود، و نیازمندیهای آن از راه دریا میرسید؛ وجود آن تماماً به‌علت بازرگانی دریائی‌اش بود، ولی این بازرگانی به اندازه‌ای رونق داشت که سیراف را در ثروت رقیب بصره ساخته بود. جغرافی‌نویسان خوشگذرانی بازرگانان و کشتیداران سیراف را وصف میکنند، وخانه‌های چند اشکوبهٔ آنها ازچوب ساج که ازهند یا از چوبهای دیگر که از افریقای شرقی می‌آوردند ساخته شده بود. «اخبار» گزارش میدهد که کالاها را عموماً در کشتیهای کوچکتر از بصره و بندر های دیگر خلیج به‌سیراف می‌آوردند و از آنجا روی کشتیهای بزرگ چین می‌بردند. کالاهای فرستاده به‌شرق دور شاید شامل پارچه های گرانبهای کتان، پنبه، یا پشم، از جمله فرش؛ ساخته های فلزی، سنگ آهن و شمش زر و سیم بود.[۶۷]

مانده از صفحهٔ پیش

اصطخری، صفحهٔ ۸۱؛ ناصرخسرو، سفرنامه، ویراسته وترجمهٔ فرانسهٔ C. Schefer (پاریس ۱۸۸۱) صفحه های ۲۴۳-۴۴. دربارهٔ خشبات: کیاتان (پایان سدهٔ هشتم) در New History of the T'ang فصل ۴۳ب، ترجمهٔ انگلیسی F. Hirth and W. Rockhill, Chau-Ju-Kua (سن پطرز بورغ ۱۹۱۱) صفحهٔ ۱۳؛ اصطخری، صفحه‌های ۳۲، ۳۳؛ مسعودی، مروج، جلد ۱، صفحه‌های ۲۲۹-۳۰؛ مقدسی، صفحهٔ ۱۷؛ ناصرخسرو، صفحه های ۲۴۴-۴۷.

۶۷- در بارهٔ سیراف: اصطخری، صفحه‌های ۳۴، ۱۲۷؛ مقدسی، صفحه‌های ۴۲۶-۲۷؛ اخبار، بند ۱۳. دربارهٔ کالاهای فرستاده نگاه کنید به P. Hitti, History of the Arabs (ویرایش‌دوم، لندن ۱۹۴۰)صفحه‌های ۳۴۵-۴۹؛ A. Mez, Die Renaissance des Islams (هایدلبرگ ۱۹۲۲).

برای کشتیرانی در خلیج فارس ، ناچار بایستی مواظب دریازنان بحرین، قطر و کرانهٔ ایران ، وهمچنین رشته‌های صخره وسنگ دردریا باشند. کشتیها میتوانستند ازدو راه به هندبروند. آنهامیتوانستند به صحار و مسقط ، دو بندر پرکار در کرانهٔ عمان ، سربزنند ؛ و آنگاه پس از گرفتن ذخیرهٔ کافی‌ازآب یکراست ازمیان دریای هند به قصد کولم‌ملی (کویلون) در مالابارجنوبی برانند. این راهی‌ست که در «اخبار» وصف شده ، و راهی‌ست که کشتیهای عازم چین طبعاً پیش میگرفتند . یا میتوانستند سفر کرانه‌نوردی‌پیش بگیرند ، وبه‌جزیرهٔقیس،هرمز کهنه، تیز درمکران ، دیبل ، منصوره یابندرهای دیگرسند سربزنند . پس‌از سند لازم بود که از میدها و کرك ها و دریازنان بدنام دیگر خلیج کوچ و کثیاور احتیاط کرد. این دریازنان در بارجه‌های خود در سراسر دریای هند ، حتی گاهی تا دهانهٔ دجله و بخش‌جنوبی دریای سرخ و کرانه‌های سیلان دستبرد میزدند ؛ سوکوتره یکی‌از کنامهای ایشان بود . برای دفاع در برابر آنها ، کشتیهای بازرگانی ناگزیر بودند ناویانی که در انداختن‌آتش یونانی‌آزموده بودند همراه ببرند. ۶۸

۶۸- در بارهٔ دریازنان خلیج فارس : ابن خردادبه ، صفحهٔ ۶۰ ؛ Barhebraeus صفحه‌های۱۴۲-۴۳ ؛ اصطخری ، صفحه‌های ۳۳ ، ۱۴۰-۴۱. در بارهٔ رشته‌های صخره و سنگ : اخبار ، بند ۱۳ ؛ مسعودی ، مروج ، جلد ۱ ، صفحه های ۲۴۰-۴۱ ؛ مقدسی، صفحهٔ۱۲. در بارهٔ راههای هند: (۱) اخبار ، بندهای ۱۳-۱۴ ؛ (۲) ابن‌خردادبه ، صفحه های ۶۱-۶۴. دربارهٔ « بوارج » : بلاذری، صفحهٔ ۴۳۵ ؛ مسعودی ، مروج ، جلد ۳ ، صفحه‌های ۳۶-۳۷ ، تنبیه ، صفحهٔ ۵۵ ؛ مقدسی ، صفحه‌های ۱۲ ، ۱۴ ؛ طبری ، بخش ۳، جلد۱، صفحه‌های ۳۵۹ ، ۳۷۰ ، جلد ۳، صفحهٔ ۱۵۸۲ ؛

مانده درصفحهٔ بعد

پس از گذشتن از سند، کشتیهای کرانه‌نورد از آبهای مسلمانان بیرون میرفتند. از بندرهای کرانه‌های بمبئی و مالابار آگاهی بسیار کم یافت میشود وفقط نام برخی از آنهارا داریم که بازشناخت آنها آسان نیست. ولی بیگمان مالابار، منبع چوب ساجی که با آن نه‌فقط خانه‌های سیراف بلکه کشتیهارا میساختند، اهمیت اقتصادی برای مسلمانان داشت. از جزیره هـای مالدیو و لاکادیو نیز مواد کشتی‌سازی از درخت‌نارگیل فراهم میشد (نگاه کنید به فصل سوم).

از کولم‌ملی یا بندر دیگری در مالابار، که ابن‌خردادبه آنرا بُلین میخواند، میشد به سیلان، جزیرهٔ لعل، که عربها آنرا به‌نام سرندیب میشناختند، گذر کرد. یا میشد با کشتیهای کوچك ازمیان تنگهٔ پالك و گرد کرانه‌های خلیج بنگال سفر کرانه‌نوردی انجام داد؛ اینجا نیز، شرحی که ابن‌خردادبه میدهد بیش‌از نام بندرها نیست. راه سومی راه چین بود؛ پس‌از پرداختن هزار درهم باج در کولم‌ملی، کشتیهای چین ازجنوب سیلان دور میزدند و بسوی شرق به جزیره‌های نیکوبار پیش میرفتند، و در آنجا آب میگرفتند و با بومیانی که باقایق جلومی آمدند دادوستد جنس‌میکردند. بندر بعدکله‌بار، شاید در جای کدهٔ کنونی در مالایا، بود کـه در سدهٔ دهم با دگرگونی اوضاع اهمیت بیشتری پیدا کرد. ازآنجا برخی به‌سوماترا وجاوه میرفتند، ولی بیشتر دربارهٔ سفر به‌چین میشنویم.

مانده ازصفحهٔ پیش
بیرونی، هند، ترجمهٔ انگلیسی E. C. Sachau (لندن ۱۹۱۰، ۲ جلد) صفحهٔ ۱۰۲. A History of the Imams and Sayyids of Oman ویراستهٔ G. P. Badger (لندن۱۸۷۱، انجمن‌هکلویت جلد٤٤) صفحه‌های۱۲-۱۳.

پس از گذر ازتنگۀ مالاکا ، که عربها آنرا به نام مالائی «سلاهت» («تنگه») میشناختند ، به جزیرۀ تیومان سری میزدند . سپس بسوی هندوچین میرفتند ، و در بندرهای صنف ، کشور شاهی چمپا در جلگۀ کرانه‌ای شرقی ، بعد درجزیره‌ای نزدیك کرانه ، به نام «صنف فولاو» (که درمتنهای ما به‌صورت «صندرفولات» درآمده) لنگر می‌انداختند . ازآنجا برخی کشتیها گرد خلیج تنگ کینگ تاهانوئی، که به‌نام لوقین می‌شناختند، کرانه‌نوردی میکردند،سپس بسوی هدف نهائی خود ، کانتون، که خانفو خوانده میشد ، به راه می‌افتادند . برخی دیگر ازدریای باز ، از میان رشته‌های صخره‌ای پاراکل ، که به‌نام «دروازه‌های چین» شناخته میشد ، بسوی کانتون میراندند . دریای چین جنوبی شهرت داشت کـه به علت رشته‌های صخره‌ای وتوفانهای سخت بویژه خطرناك است ؛ پس روشن نیست که چرا دریا نوردان از رشته های صخره‌ای پاراکل دوری نمی گزیدند ، مگر آن که گمان میکردند که از یك راه غربی‌ترخودرا به‌خطر بزرگتری می‌اندازند ودراثر توفان به کرانۀ چین میخورند .

کرانۀ شمال کانتون نزد عربها ناشناس نبود ؛ ابن‌خردادبه بندرهای خانجو (چوان چوفو) و قانطو یا قانصو (هانگ چو) را ذکر میکند ، و ازاین برمی‌آید که مسلمانان به‌این بندرها کشتی‌میراندند ، هرچنداو صریحاً چنین نمیگوید . بیگمان برخی از مسلمانان تاکره (شیله یا سیله) از راه خشکی یا دریا ، پیش رفته بودند.[۶۹]

۶۹ـ اخبار ، بندهای ٤ ، ٦ـ٧ ، ١٤-١٦، با یادداشتهای سواژه ؛ ابن‌خردادبه ، صفحه‌های ٦٢-٦٩. در بارۀ هند جنوبی نگاه کنید به S. M. H. Nainar, Arab Geographers' Knowledge of Southern India

مانده در صفحۀ بعد

ولی خانفو بزرگترین دادوستدگاه بود، و کوچ‌نشین بزرگی‌از دادوستدگران غربی، مسلمانان و دیگران، درآنجا زندگی‌میکردند. مسلمانان از شاهنشاه امتیازی دریافت کرده بودند که اختلافات حقوقی میان خود را نزد یك قاضی مسلمان از جامعهٔ خودشان ببرند. دولت چین تنظیم دادوستد را دردست خود داشت. در «اخبار» جریان نظارت بر کالاهای رسیده چنین وصف شده است: « چون دریانوردان از دریا می‌آیند، چینیها کالا های آنها را میگیرند و در انبار ها [ی گمرك] میگذارند؛ آنجا آن‌کالاها را تا شش‌ماه نگاهبانی میکنند، تا آن‌که آخرین دریانورد بدرون بیاید. پس‌ازآن سه‌دهم هرفرستاده‌ای را گمرك میگیرند وماندهٔ‌آن به بازرگانان بر گردانیده میشود. هرچه که دولت به‌آن نیاز دارد به بالاترین بها برمیدارد و از روی انصاف و بیدرنگ بهای آنرا می‌پردازد. »

غرض از نگاهداشتن تمام‌کالاها تا آخر فصل کشتیرانی به چین (تابستان، نگاه‌کنید به‌ذیل) شاید، چنان‌که مروزی‌میگوید، برای آن بوده که به همه فرصت داده شود تا بتوانند کالاهای خودرا عادلانه بفروش برسانند؛ شاید نیز برای پائین‌آوردن قیمتها بوده است، تا با

مانده ازصفحهٔ پیش

(مدرس ۱۹٤۲). در بارهٔ سیلان نگاه‌کنید به N. Ahmad, «The Arabs' Knowledge of Ceylon» در مجلهٔ Islamic Culture جلد ۱۹ (ژوئیه ۱۹٤٥). در بارهٔ کره نگاه‌کنید به K.W.Chung and G F. Hourani, « Arab Geographers on Korea » در مجلهٔ Journal of the American Oriental Society (دسامبر ۱۹۳۸). « China » M. Hartmann, در Encyclopaedia of Islam (لیدن ۱۹۳٦).

پر کردن بازار از جنس و دادن وقت کم برای فروش به بازرگانانی که میخواستند با باد موسمی مخالف بسوی غرب بر گردند، آنها ناچار شوند کالای خودرا بهقیمت ارزان بفروشند. چون نیز گفته شدهاست که کالاها چهبسا در آتش‌سوزی ساختمانهای چوبی شهر از میان میرفت ، میتوان انگار کرد که بازرگان بیگانه برای بردن سود چگونه در فشار میبود . سپس نظارتهای دیگری هنگام سفر بر گشت انجام میگرفت. یك بازرس چینی برای دادوستد دریائی بود که ناخدایان بیگانه بایستی در دفتر او نام خودرا ثبت کنند ، و او بارنامهها را بازرسی میکرد ، گمرك جنس‌های فرستاده و خرج کرایه را جمع میکرد و از بیرون فرستادن چیزهای بهادار و کمیاب که درجدولها ذکر شده بود جلو گیری مینمود . ۷۰

کالاهای پارچههای ابریشمی ، کافور ، مشك ، و ادویه بار زده میشد . پس‌ازانجام دادن یا در رفتن از آنچه رسم بود ، کشتیهای بزرگ غربی آرام در خلیجی که کم کم پهن میشد پیش میراندند ، و از پیش صدها کشتی که به هرشکل وهر اندازه وازهمهقسمتهای آسیا آنجابودند، میگذشتند . سفر بر گشت ازهمان راهآمدن انجام میگرفت ، تا کولم ملی. ازآنجا ناخدایان نخست بسوی ریسوت یا بندر دیگری در کرانهٔ شحر یا مهره میرفتند . سپس بسوی شرق در کنار کرانه میراندند تــا بهخلیج عمان میپیچیدند. سرانجام درسیراف یا ابله لنگر می‌انداختند، و از خداوند برای حفظ آنها از هر گونه خطر و از این که آنها را با

۷۰ ــ اخبار ، بندهای ۱۲، ۳٤ . مروزی ، فصل ۸ ، بند ۲۷ در T'ang-Kuo-shi-pu, paraphrased in Hirth and Rockhill, . مینورسکی Chau-Ju-Kua مقدمه ، صفحهٔ ۹ ؛ صفحهٔ متن اصلی داده نشده است .

بخششهای خود توانگر ساخته سپاسگزاری میکردند. ناخدایان کالاهای خودرا میفروختند و کالاهای نو میخریدند، کشتیهای خودرا تعمیر میکردند و آمادهٔ سفر بعد میشدند. کشتیداران، ناخدایان، و جاشوان در قهوه‌خانه ها آسایش میکردند و قصه میگفتند، راست و دروغ، دربارهٔ شگفتیهائی که دیده بودند. از این‌قصه‌ها کتابهائی‌مانند «شگفتیهای هند» گردآوری شده بود، و با گذشتن سده ها این‌قصه‌ها به صورت داستانهای سندباد درآمد که در اروپا و امریکا با آنها آشنا هستند.[۷۱]

میشود جدول زمان این‌سفرهای دریائی‌را درست کرد. مسعودی میگوید، فصلی که عربها عموماً در آن در بخش غربی دریای هند کشتیرانی میکردند، هنگامی بود که آفتاب در نیماسب بود، یا نیمهٔ دوم نوامبر ونیمهٔ اول دسامبر؛ کمتر کشتی‌ای در ژوئن سفر میکرد. در «اخبار» نیز زمانهای زیر برای سفر به‌چین داده شده‌است:

مسقط به کولم ملی	یك ماه مانگی (۲۹–۳۰ روز)
کولم به کله‌بار	یك ماه
کله به صنف فولاو	یك ماه
صنف فولاو به کانتون	یك ماه

جمع آن ۱۲۰ روز کشتیرانی میان مسقط و کانتون میشود، اگر زمان

۷۱– یعقوبی، بلدان، صفحهٔ ۳۶۵؛ بزرگ، صفحه‌های ۹۰–۹۲، ۱۲۹–۳۰؛ اخبار، بند ۱۱. ح. فوزی، حدیث السندباد القدیم (قاهره ۱۹٤۳)، تحول داستانهای سندبادرا نشان میدهد. صولی، کتاب‌الاوراق، ویراستهٔ J. Heyworth-Dunne (لندن ۱۹۳٤ و پس‌ازآن) جلد۲، صفحهٔ ۶، داستانهای سندباد را که در ۹۳٤ میلادی نقل میشده ذکر میکنند.

ایستادن در بندرهارا کنار بگذاریم: پس تمام مدت سفر از بصره یا سیراف، با ایستادن در بندرها درمیان راه، بایستی شش ماه یابیشتر بکشد. اگر این گفته‌هارا با واقعیتهای همیشگی آب‌وهوا دردریاهای شرقی جمع کنیم، برای مقصود ما بسنده است. کشتیهای چین در سپتامبر یا اکتبر، پیش از آن که دریا برهم بخورد، از خلیج فارس به‌راه می‌افتادند. از مسقط به‌مالابار را با بـاد موسمی شمال شرقی میگذشتند، چنان که امـروز میگذرند. این سفر یك مـاه میکشید، و پیرو گفتهٔ مسعودی، آنرا میشود درنوامبر- دسامبر گذاشت. دو هفتهٔ آخر دسامبر را میتوان برای دادوستد در کولم ملی گذاشت، چون بهر حال تا آن که گردبادهای بخش جنوبی خلیج بنگال در آخر دسامبر پایان‌نمی‌یافت پیشروی دیگر ممکن نبود. یك ماه کشتیرانی به‌کله‌بار ماه ژانویه‌را فرامیگیرد. پس از چندهفته در کله، نزدیك به‌پایان باد موسمی‌شمال شرقی، کشتی میتوانست ازمیان تنگهٔ مالاکا با باد پشت سر بگذرد وبرای بکار بردن باد موسمی جنوبی بموقع در دریای چین برسد. این باد موسمی تابستانی‌ست، ودر آن دریا آن آرامتر ازباد موسمی‌شمال شرقی‌زمستانی‌ست؛ در آوریل و مه آن سبك است، ودر آن هنگام توفان کمتر است.

پس از گذراندن تابستانی در کانتون، با باد موسمی شمال شرقـی میان اکتبر و دسامبر به تنگهٔ مالاکا برمیگشتند، وبار دیگر در ژانویه ازخلیج بنگال و درفوریه و مارس از کولم به ریسوت، هنوز با باد شمال شرقی، میگذشتند. ولی از ریسوت میتوانستند با نخستین نسیم ملایم جنوب غربی درآوریل به مسقط برسند، و این سفر دریائی را باردیگر در تابستان آرام خلیج به پایان برسانند. پس رفت وبر گشت یك سال

ونیم میکشید ، وپیش ازسفر بعدی میتوانستند یك تابستان را در میهن خود بگذرانند. ۷۲

دور به نظر میرسد که دراین زمان کشتیهای چینی از بندرهای غربی دیدن کرده باشند . اگر کرده بودند شاید نویسندگان عرب وصفی از آنها میکردند . راست است که جغرافی نویسان و رهسپاران از « مراکب‌الصین » ، « کشتیهای چین » ، و «سفن صینیه » ، « کشتیهای چینی»، سخن میگویند ، ولی اقلا درپاره‌ای موارد ازقرینه پیداست که مقصود کشتیهای غربی ست . پس این عبارتها میتواند معناهای زیر را بدهد: « کشتیها در دادوستد باچین» ، طرز بکاررفتنی که مانند آن بسیار در زبانهای دیگر یافت میشود ، مانند China Clippers و East Indiamen (کشتیهائی که به چین یا هند شرقی آمدوشد میکنند) ، « کشتیهای ترشیش » ، و جز آن . ولی یك گزارش در مسعودی هست که به نظر می آید در آن قصدش ازکشتیهای چینی ست که به غرب آمد و شد میکردند. وقتی دربارهٔ کله درسدهٔ دهم‌سخن میگوید ،مسعودی مینویسند ، «دراینجا کشتیهای مسلمانان ازسیراف وعمان دراین زمان [پیش‌از۹٤۷]

---

۷۲ ـ مسعودی ، مروج ، جلد ۱ ، صفحه‌های ۳۲۵-۲۷ ؛ اخبار ، بندهای۱۱-۱٦. دربند۱۱ در اخبار میگوید که کشتیهائی که برمیگشتند گاهی باد آنهارا به یمن میبرد ؛ که ثابت میکند ، اگر نیازی به ثابت کردن باشد ، که ازهند با باد موسمی شمال شرقی ازدریا میگذشتند . نگاه کنید به Parkinson, Trade in the Eastern Seas فصل ٤ ، دربارهٔ بکاربردن بادهای دریای هند برای کشتیهای انگلیسی هند شرقی؛ Clemesha در مقالهٔ نامبرده اش درمجلهٔ Journal of the Polynesian Society جلد ۵۲ (۱۹٤۳) .

می‌ایستند، وبه کشتیهائی که ازچین آمده‌اندبرمیخورند ، ولی در روزگار پیش طور دیگری بود : کشتیهای چین [مراکب الصین] به سرزمین عمان وسیراف و کرانهٔ پارس و کرانهٔ بحرین و اُبله و بصره می‌آمدند، و همچنین از جاهائی که ذکر شد کشتیها بسوی چین میرفتند . » داوری معنای این گزارش‌را به خواننده وامیگذاریم . حتی اگر معنای آن‌این‌باشد که‌جنگهای‌چینی به‌خلیج فارس می‌آمدند ، این گزارش را هیچ گواهی روشن دیگری ، پیش‌از اقلاآخر سدهٔ دوازدهم ، پشتیبانی نمیکند . مسعودی که در ۹٤۷ در بارهٔ زمانی پیش از ۸۷۸ (برای این تاریخ‌نگاه کنیدبه‌ذیل) می‌نوشته شاید اشتباه کرده باشد. هرث و راکهیل میگویند ، « کشتیهائی که به نام چینی خوانده میشوند شاید در چین ساخته‌شده بودند ، ولی بسیار دور به نظرمیرسد که دارندگان یا ناورانان آنها چینی بوده باشند . » ۷۳

حجم‌آمدوشد مسلمانان باچین جنوبی چه اندازه بود ؟ دراین‌باره دو گفته‌ای که ظاهراً ضد یکدیگراند به ما رسیده است. در «اخبار» در ۸۵۱میئویسد : « کالاهای چین [در پارس و بین‌النهرین] کمیاب‌اند؛

۷۳ــ در بارهٔ مراکب‌الصین ، سفن صینیه ، و جز آن : مسعودی ، مروج، جلد ۱، صفحهٔ ۲۱٦ (پیش‌از اسلام ، نگاه کنید به‌بالا ، صفحه های ٦۳-٦٤)، صفحهٔ ۳۰۸ (نقل‌شده) ؛ یعقوبی ، بلدان، صفحهٔ ۳۱۹ ؛ اخبار، بندهای ۱۱-۱٦ ؛ بزرگ ، صفحهٔ ۸۵. Hirth and Rockhill صفحهٔ ۱۵، یادداشت ۳ (نقل شده) . Kia Tan, New T'ang Annals فصل ٤۳ ب (ترجمهٔ انگلیسی هرث و راکهیل در Chau-Ju-Kua مقدمه ، صفحه های ۱۲-۱٤) ، راه از سیلان تا بین‌النهرین را وصف میکند ، ولی این ثابت نمیکند که کشتیهای چینی این سفر دریائی را انجام میدادند .

ویکی از علتهای این کمیابی آتش سوزیهای بسیاری‌ست که در خانفو ، بندر کشتیها و بازارگاه کالاهای عربی و چینی ، پیش می‌آید .... علت دیگر آن که کشتیها گاهی هنگام رفتن یا برگشتن شکسته ، یا تاراج میشوند ، یاناگزیر میشوند که مدت درازی در راه بایستند و کالاهای خور را در کشور های غیر عرب بفروشند . گاهی ، نیز ، باد آنهـا را به یمن یا جاهای دیگر می‌اندازد و آنجا کالاهای خود را میفروشند ؛ گاهی مدت درازی می‌مانند تا کشتیهای خودرا تعمیر کنند ؛ و از این قبیل . »

ولی ابوزید سیرافی ، که پیوستی به «اخبار» نوشته ، میگوید که «آمد وشد دریائی در آن زمان [۸۵۱] منظم بود زیرا میان عراق و آن کشورها [چین وهند] بازرگانان بسیاری ازهردوسو آمدورفت میکردند.» از این گذشته او میگوید که در ۸۷۸ بیش از ۱۲۰,۰۰۰ مسلمان ، مسیحی ، یهودی ، ومجوس (یا پارسیانی که هنوز به دین اسلام درنیامده بودند) درآشوبهای آن سال کشته شدند (نگاه کنید به ذیل) . اومیگوید که شمار دقیق آنها معلوم است ، زیرا چینیها برای گرفتن باج از بیگانگان سرشماری میکردند. حتی اگر این شمار تمام این بیگانگان باشد ، شمار آنها بسیار زیاد است ؛ حتی اگر آن گزافگوئی باشد ، یك بازرگانی دریائی دامنه داری را بخوبی نشان میدهد . خلاف گوئی میان «اخبار» و ابوزید بیشتر ظاهری‌ست تاحقیقی. نخست کمیابی کالاهای چینی درغرب با فراوانی کالاهای بازارهای نزدیکتر نسبی خواهد بود. دوم آن که دلیلهائی که برای کمیابی آن کالاها درناحیهٔ خلیج‌فارس ذکرشده فروش آنها دریمن یا کشورهای غیرعربی ، واز میان رفتن آنها

به علت آتش سوزی در کانتون یا شکسته شدن کشتی یا دریازنی بود ؛ پس اندازهٔ کالاهای چینی که در کانتون خریداری میشد خیلی بیش از آن بود که به سیراف یا ابله میرسید .٧٤

این دادوستد در ٨٧٨ که نیروهای هوانگ چائو شورشگر کانتون را محاصره و تاراج کرد و شمار بسیاری از داد و ستدگران بیگانه را که دربالا یاد شد با بسیاری ازمردم چین کشت، ناگهان به پایان رسید . ظاهراً برخی‌ازعربهاهنوزمانده‌بودند ، زیرا پس‌ازوصف این‌وحشی گری ابوزید مینویسد : « وآنها [شورشگران] به بازرگانان بیگانه که به کشورشان آمده بودند ستم روا میداشتند ؛ و به این پیش‌آمدها فشار و ستمگری و تجاوز در رفتار با ناخدایان و رهبانان عرب افزوده شد . آنها بارهای غیرقانونی بر دوش بازرگانان میگذاشتند و ثروت آنها را برای خود میگرفتند ، وآن چهرا که در گذشته در دادوستد به‌آن عمل نمی کردند برای‌خود قانونی کردند. پس‌خداوند توانا برکت وفراوانی را از آنها گرفت ، و دریا به‌روی آنها بسته شد ، و به نیروی پروردگار که برجهان فرمانرواست بداختری [حتی] به ناخدایان و رهبانان در سیراف و عمان رسید . »

گذشته ازاین آسیب ، امپراتوریهای عرب و چین در آن زمان دریك وضع عمومی فروافتادن بودند که برای آمد و شد مساعد نبود . خاندان تانگ در شرف افتادن بود ، و هرگز از گزند شورش هوانگ چائو سر بر نیاورد ؛ پس از آن که فرمانروائی این خاندان در ٩٠٧

٧٤ــ اخبار ، بند ١١ (نقل شده) ؛ ابوزید ، صفحهٔ ٦١ (نقل شده).

به انجام رسید یك دورهٔ آشوب پیش آمد که تا آغاز بپادشاهی رسیدن خاندان سونگ در ۹۶۰ کشیده شد. امپراتوری عباسی از ۸۵۰ به بعد قطعه قطعه از هم جدا میشد، واینجا نیز در سالهای ۸۷۰ و بعد شورش خونینی بدست بندگان زنگی در بین النهرین پائین انجام گرفت. زنگیان اُبله و بصره را تاراج کردند و بغداد را از خلیج فارس بریدند. در ۸۷۱ سند، بدست فرمانروایان عرب، از خلافت مستقل شد؛ درحالی که از ۸۹۹ به بعد قرمطیها در عربستان شرقی خاری در چشم عراق بودند. سیراف در ۹۷۷ از زمین لرزه آسیب بسیار دید.

وقتی سفر های دریائی یکراست به کانتون بریده شد، عربها و چینیها در کله بر کرانهٔ غربی شبهجزیرهٔ مالاکا، که در آن زمان بخشی از یك امپراتوری اندونزی بود، برخورد میکردند. عربها نیز درسدهٔ دهم به سوماترا و جاوه کشتیرانی میکردند. حتی سفرهای دریائی به چین تماماً بریده نشده بود، چون بزرگ یك بازرگان یهودی را از مردم عمان ذکر میکند که در دههٔ دوم سدهٔ دهم بهچین میرفت.[۷۵]

باقی میماند که یادآور شویم که دریای سرخ نیز ناوگانهای

۷۵ـ ابوزید، صفحههای ۶۲، ۶۶ـ۶۷ (نقل شده)، ۹۰؛ مسعودی، مروج، جلد ۱، صفحههای ۳۰۷ـ۸؛ بزرگ، صفحه های ۶۷ـ۶۹، ۹۰-۹۲، ۱۰۷-۱۱۱ (بازرگانان یهودی)، ۱۲۹-۳۰. در آن چه از ابوزید نقل شد، به نظر می آید که کارهای زشت چینیها نه فقط آسیب و بدبختی برسر خودشان آورد بلکه غیرمستقیم برسرملوانان عرب وپارسی در خلیج فارس آورد، که دادوستد شان باچین بریده شد. در بارهٔ شورش زنج نگاه کنید به T. Noeldeke, Sketches from Eastern History، ترجمهٔ انگلیسی J. S. Black (لندن ۱۸۹۲).

خودرا به شرق دور میفرستاد . ازاین سو بندر عمده عدن بود ؛ آنــرا همچو «دروازهٔ چین» وصف کرده‌اند . یك گزارش جالب درابن‌خردادبه راههائی را که بازرگانان یهودی میان فرانسه و شرق دور در سدهٔ نهم میرفتند وصف میکند. یکی‌از راه دریا بود به‌انطاکیه ، ازمیان سوریهٔ شمالی به‌فرات ، از راه رودخانه‌ها پائین بسوی ابله ، و سپس از راه دریا چنان که وصف شده‌است . راه دیگر این بود که در مصر در فرماء (پلوسیوم باستانی) به‌خشکی بیایند، از باریکهٔ سوئز با چارپایان باربر بگذرند ، از قلزم به‌جار و جده کشتی برانند ، و سپس بسوی هند و چین پیش بروند ؛ شاید در جده کشتی عوض میکردند . بجز ذکر خطر دریازنان هندی از سوکوتره ، در بارهٔ سفرهای دریائی از جده و عدن به شرق دور چیزی نمیشنویم. این راه درسدهٔ دهم که مصر کم کم جــای بین‌النهرین را همچو مرکز جمعیت و ثروت در جهان اسلام میگرفت ، بایستی اهمیت بسیار یافته باشد . در ۹۸۶/۹۸۵ ، کمی پس‌از گشودن مصر بدست فاطمیها (۹۶۹) ، مقدسی مینویسد : « بدان نیز که بغداد زمانی‌شهر باشکوهی‌بود، ولی اکنون به‌تندی رو به‌ویرانی وتباهی میرود ، و تابناکی خود را ازدست داده است . . . . فسطاط مصر امروزه چون بغداد دیروز است ، هیچ شهری را در اسلام برتر از آن نمی‌شناسم . »[۷۶]

۷۶- ابن‌خردادبه ، صفحه های ۱۵۳-۵٤؛ مسعودی ، مروج ، جلد ۳ ، صفحه‌های ۳۶-۳۷ ؛ مقدسی ، صفحه‌های ۱٤ ، ۳٤، ۳٦ (نقل شده) ، ترجمهٔ انگلیسی از G. S. A. Ranking and F. Azoo (کلکته ۱۸۹۷) ؛ بزرگ ، صفحه‌های ۹٦-۹۷ .

افریقای شرقی وکرانه های عربستان

چنان که دیدیم پارسیان در اواخر روزگار ساسانیان در آبهای غربی دریای هند فعالیت داشتند . از اوایل دورهٔ اسلام آگاهی نداریم جز گفته های مبهم که از زمان بعد به ما رسیده و از گریختن عمانیها از دست حجاج در ٦٩٠ و کوچ کردن آنها به افریقای شرقی واز کوچ کردن پارسیان شیراز وسیراف در سده های نهم و دهم سخن میگویند . میتوان فرض کرد که دادوستد میان خلیج فارس و افریقای شرقی در تمام این دوره ادامه داشت . در آخر سدهٔ هفتم شمار کافی از بندگان زنگی بود که در بین‌النهرین شورش کنند، که نشان میدهد برده‌فروشی میان افریقـای شرقی و خلیج فارس وجود داشت . همین را به صورت شدیدتری میتوان در بارهٔ شورش بزرگ زنگیان در سالهای پس‌از ٨٦٨ گفت ، که یکی از سببهای عمدهٔ فروافتادن امپراتوری عباسیان بود . دراین باره پیش‌ازسدهٔ دهم منابع عربی بسیار کم است . ولی درآن زمان این منابع نشان میدهند که پارسیان هنوز دادوستد گرد کرانه های عربستان را تا جده ، که بازارگاه برای دادوستد میان مصر به شمال و دریـای هند شده بود ، در دست داشتند . ابوزید در پیرامون ٩١٦ مینویسد ، « کشتیهای مردم سیراف ، چون به این دریا می‌آیند که به راست دریای هند است [در نقشه های سده‌های میانه «غرب» دریای هند میشود] ، وبه جده میرسند ، آنجا می‌ایستند ؛ وکالاهائی که درآنها برای مصر است به کشتیهای قلزم نقل میشود ، چون گذار از آن دریا برای کشتیهای سیرافیان آسان نیست ، زیرا دریا دشوار و پر از رشته‌های صخره وسنگ است که ازمیان آن برآمده اند . »



ورقهٔ ۶ - یک کشتی دیگر بیزانسی با بادبان لچکی . پشت ورق ۳۶۷ همان دستنویسی که در زیر ورقهٔ ۵ یاد شد . همان جنبه‌ها پدیدار است، همچنین یک خلهٔ پهلوی راست کشتی .

اصطخری درمیانهٔ سدهٔ دهم میگوید که رشتهٔ اصلی بازرگانی جده با پارس است ، و مقدسی در آخر این سده میگوید که « پارسیان طبقهٔ فرمانرواهستند ودرکاخهای باشکوه زندگی میکنند» ، ودرجای دیگر میگوید ، « بسیاری از مردمان این بخش دریارا تا کرانهٔ یمن به نام عمومی دریای فارس میخوانند و بیشتر کشتی‌سازان ودریانوردان پارسی هستند .» طبعاً اینجا هم مانند جاهای دیگر ، پارسیان پس از چندی اسلامی مآب و عرب مآب شده بودند.[۷۷]

درسدهٔ دهم کشتیهای سیراف وعمان با افریقای‌شرقی دادوستد منظم داشتند. دربارهٔ راهی که از آن میگذشتند بسیار کم میشنویم ، ونمیدانیم که آیا همهٔ راه را به عدن و گرد کرانهٔ سومالی کرانه‌نوردی میکردند ، یا از راس فرتك میان‌بر به دماغهٔ گواردافوئی میگذشتند . بیشتر مثل این‌است که راه نخست را در پیش میگرفتند ، زیرا سری به‌بندربزرگ عدن زدن سودمند میبود ، و گذشتن ازدریای باز خطردریازنان هندی‌را از سوکوتره نیز دربرداشت. باگذشتن از کرانهٔ افریقا بسوی پائین ، عربها در پی برده ، عاج ، وعنبر به سرزمین زنگیان می‌آمدند. دورترین

۷۷- Imams and Sayyids of Oman صفحهٔ ۵ ؛ History of Kilwah ویراستهٔ S. A. Strong درمجلهٔ J. R. A. S. (۱۸۹۵)صفحه‌های۳۸۵-۴۳۰؛ طبری ، بخش ۳ ، جلد ۳ ، صفحهٔ ۱۸۳۵ ؛ بزرگ ، صفحه‌های ۹۳-۹۴، ۱۴۷ ؛ ابوزید ، صفحه‌های ۱۳۶-۳۷ (نقل شده) ؛ اصطخری ، صفحهٔ ۱۹؛ مقدسی ، صفحه‌های ۱۸و۷۹ (نقل شده) ، نیز۹۲ ، در بارهٔ اربابان پارسی در صحار . نیز « Zandj » L. Massignon, در Enc. Islam ؛نیز Hasan, Persian Navigation صفحه‌های ۱۳۲ و پس‌از آن ؛ U. M. de Villard, «Note sulle influenze asiatiche nell' Africa orientale » در مجلهٔ Rivista degli Studi Orientali جلد ۱۷ (ژوئیه ۱۹۳۸) صفحه‌های ۳۰۳-۴۹.

هدف سفاله در موزامبیك و قنبلو (ماداگاسکار) ، و همچنین سرزمین «واقواق» بود . شناختن سرزمین واقواق مشکلی ست . میدانیم که دو سرزمین واقواق بوده ، یکی‌درناحیهٔ افریقای شرقی ، دیگری درشرق دور. فراند اولی‌را با ماداگاسکار و دومی‌را با سوماترا یکی‌دانسته‌است؛ و در واقع میان این دو جزیره رابطه بوده ، چون مردم سوماترا در نخستین سده های مسیحی و بار دیگر در سدهٔ دهم به ماداگاسکار کوچ کردند .

مسعودی ازعمان به‌افریقای شرقی از راه دریا رفت و آخرین‌سفر خودرا در ۹۱۷ انجام داد . او گفته های دریاورزان را در بارهٔ این بخش دریا چنین گزارش میدهد : « میگویند موجهای آن بزرگ‌مانند کوههای بلند است ، و موجهای کور هستند ، به‌این‌معنا که چون کوه بلند میشوند و چون دره فرو میروند ؛ این موجها هرگز نمی شکنند و هرگز برآنها کف پیدا نمیشود چنان که در شکستن موج دریاهای دیگردیده میشود . همچنین‌میگویند که این‌موجها دیوانه‌اند . مردمی که براین دریا میروند عربهای عمانی از قبیلهٔ ازد هستند؛ هنگامی که به میانهٔ این دریا میرسند و خود را در میان موجهائی که وصف کردیم می یابند که آنها را بالا میبرند و پائین می آورند ، این شروه را میخوانند :

بربرا و جفونی و موجك المجنون
جفونی و بربرا و موجك کما تری

بربرا و جفونی هان موج تو دیوانه است
جفونی و بربرا هان موجش را بنگر

بزرگ از یك سفر خطرناك به سفاله در ۹۲۳ حکایت میکند. در آن سال دریاورزی به نام اسماعیلویه از عمان بسوی قنبلو به راه افتاد، ولی توفان کشتی او را به سفاله برد. او و کارکنان کشتی اش را ترس فرا گرفت، زیرا بومیان آنجا مردمخوار بودند. ولی آنهارا به کرانه بردند و ناچار کردند که بمانند و چند ماهی دادوستد کنند. سرانجام آنها را گذاشتند که به کشتیهایشان بر گردند، وشاه آنجا با هفت تن ازیارانش همراه آنها به کشتی آمدند وسوارشدند. سپس، به گفتهٔ اسماعیلویه، «چون به کشتی نشستند، با خود گفتم: این شاه درعمان در بازارگاه ۳۰ دینار می‌ارزد و آن هفت تن ۱۶۰ دینار، وجامه‌های آنها ۲۰ دینار ارزش دارد؛ پس ۳۰۰۰ درهم به دست ما می‌افتد، بدون هیچ خطر. پس به ملوانان فریاد زدم، وآنها بادبانها کشیدند و لنگر بر گرفتند.» شاه کوشید که بگریزد ولی کامیاب نشد؛ او ویارانش‌را کنار ۲۰۰ بردهٔ دیگر که گرفته بودند گذاشتند، و همه را درعمان فروختند. بعدها شاه به کشورش بر گردانیده‌شد و مردم خودرا مسلمان کرد.[۷۸]

۷۸ـ یعقوبی، صفحهٔ ۳۶۶؛ ابن‌الفقیه، صفحه‌های ۲۹۶ ـ ۹۷؛ اصطخری، صفحهٔ ۲۵ (عدن)؛ مسعودی، مروج، جلد ۱، صفحه‌های ۲۰۵ـ۶، ۲۳۲ـ۳۳ (نقل‌شده)، جلد ۳، صفحه‌های ۵ـ۶، ۳۴ـ۳۵ (یمن به حبشه)؛ مقدسی، صفحه‌های ۳۴، ۸۵؛ بزرگ، صفحه‌های ۵۰ـ۶۰ (نقل شده از ۵۲)، ۶۰ـ۶۱، ۱۱۳ـ۱۴، ۱۷۵ (واق واق و قنبلو). و Enc. Islam در G. Ferrand, « Madagascar » , « Wâqwâq» «Le K'ouen-louen et les anciennes navigations interoceaniques dans les mers du Sud» درمجلهٔ J. As. (۱۹۱۹). در بارهٔ سوکوتره: ابوزید، صفحه‌های ۱۳۳ـ۳۵؛ مسعودی، مروج، جلد ۳، صفحه‌های ۳۶ـ۳۷؛ مقدسی، صفحهٔ ۱۴؛ هنوزمسیحیان، بازماندگان کوچ نشینهای یونانی، آنجا بودند؛ عربها عقیده داشتند که آنهارا اسکندر به پند ارسطو فرستاده بود.

دردریای سرخ ، جار و جده به‌آوردن غله ازمصرازراه قلزم برای مکه ومدینه ادامه دادند . ولی روندگان به حج ترجیح میدادند از راه خشکی، یا ازراه عربستان غربی یا ازراه نیل وازمیان بیابان به عیذاب، و سپس از راه دریا به جده ، به‌مکه بروند ؛ وهمچنین ترجیح میدادند که تا ممکن بود از خطرهای دریای سرخ دوری کنند . این‌خطرها را نویسندگان عرب همان‌طور وصف میکنند که یونانیان کرده‌بودند: دریا پرازرشته‌های‌صخره‌ای مرجانی‌ست ، بادهایش سخت است ؛ کرانه‌هایش خشك‌است‌وبی پناهگاه؛ رهبان‌کاردان میخواهدوشب‌بایدلنگر انداخت.

نوشته‌اند که هارون‌الرشید میخواست، مانندعمروبن‌عاص، کنالی درخط کنال سوئز کنونی بکند ، ولی به همان علت از آن چشم پوشید: چون این‌کاربه‌نیروهای بیزانس‌فرصت میداد که به‌مکه و مدینه دستبرد بزنند وحج‌روندگان رابدزدندوهمراه ببرند . این‌ترسها خیالات نبود ، چون در سدهٔ دوازدهم وقتی ایله در خلیج عقبه در دست جنگجویان صلیبی بود ، رنو دو شانتیون در۱۱۸۳ از آنجا چنین دستبردی زد .۷۹

۷۹ــ یعقوبی، صفحه‌های ۳۱۳ ، ۳۳۵،۳۱۷ ، ۳٤۰ــ۳٤۱؛ ابن‌رسته، صفحهٔ ۱۸۳ ؛ ابوزید،صفحه‌های۱۳٦ــ۳۷؛ اصطخری،صفحهٔ ۳۰ ؛ مسعودی، مروج ، جلد ۳ ، صفحه‌های ٥٥ــ٥٦ ، جلد٤ ، صفحه‌های ۹۷ــ۹۹ (کنال سوئز)؛ مقدسی ، صفحه‌های ۸۳،۷۹ ، ۱۹٥ - ۹٦ ، ۲۱٥ . A. Codazzi, در « Il compendio geografico arabo di Ishâq b. al-Husayn» Rend. Acc. Lincia (۱۹۲۹) : در ورق ۲۱ الف کشتیهای هند در قلزم ، شاید آخر سدهٔ دهم ، یاد شده . دربارهٔ رنو، نگاه کنید به D. Newbold, «The Crusaders in the Red Sea and the Sudan » در Sudan Notes and Records جلد ۲۲ ، بخش ۲ (۱۹٤٥) ، دو باره چاپ شده در مجلهٔ Antiquity ، جلد ۲۰ (۱۹٤٦) .

زمانهای بعد

در این دو فصل کوشیده‌ام که به راههای دریائی که عربها و مردمان همسایه در دریای هند به‌کار میبردند نگاهی بیندازیم. تااینجا، تاریخ عربها در این دریا تاریخ گسترش بازرگانی‌ست که در سدهٔ نهم مسیحی به اوج خود رسید. از سدهٔ دهم آگاهی نسبتاً دامنه‌داری در بارهٔ ناورانی در دست است، پس سدهٔ دهم را نیز در آن گنجانیده‌ام. ولی پس از سدهٔ دهم، هم منابع ما کم است وهم فاصله میان آنها بسیار، و آن‌چه نشان میدهند فقط ادامهٔ رشتهٔ گذشته‌است. این‌تاریخ را دیگر بیش‌ازاین‌دنبال نمی‌کنم، ولی‌فقط درچند جمله به‌چند پیش‌آمد عمده دردوره‌های بعد اشاره میکنم.

عربها دریانوردی به هند، به‌جزیره‌های‌هند شرقی وافریقای شرقی را ادامه دادند. ولی زمانی که ابن بطوطه درسدهٔ چهاردهم ازچین دیدن کرد، او دید که سفرهای دریائی ازکالیکوت و بندرهای دیگر مالابار به چین فقط در جُنگهای چینی انجام میگرفت. در آخرسدهٔ پانزدهم، رهبان مشهور شهاب‌الدین احمد بن ماجد یك «رهمانی» (راهنامهٔ دریائی) عالی بر پایهٔ کتابهای پیش و تجربهٔ خود نوشت؛ دراین راهنامه به نظر می‌آید که او با اندونزی کمتر آشناست تاباهند. ولی تا این‌تاریخ‌میتوان گفت که عربها هنوز دادوستدگران وملوانان عمدهٔ دریای هند بودند.

این پیشی باآمدن پرتقالیها به‌آبهای شرقی‌شکسته شد. در۱۴۹۸ واسکوداگاما در مالندی درافریقای شرقی پی رهبانی‌میگشت که اورا به هند ببرد. آنجا اوهمان احمد بن ماجد را یافت واورا برآن داشت که دستهٔ کشتیهای پرتقالی را از میان دریا به کالیکوت رهبری کند.

به‌این‌ترتیب، بایکی از کواژهای تاریخ، یك دریانورد بزرگ عرب کمك کرد که ناورانی عرب راسر نگون سازد، چون عربها نمی‌توانستند دیگر پرتقالیها یاملتهای دیگر اروپائی را که در پی آنها آمدند بیرون برانند یا باآنها برابری کنند.

ازآن سال، ناورانی عرب در دریای هندآرام آرام رو به فروافتادن رفته است. مردمان دیگر با کشتیهای بخار ونفتی آمده، واز کنال سوئز گذشته به‌هند، جزیره‌های هند شرقی یا استرالیا رفته‌اند. ولی دریانوردان عرب از کویت و عدن هنوز با بادبان به‌هند وافریقای شرقی راه‌می‌یابند. آنها حتی آن‌چه را که میدانستند فراموش کرده‌اند، چون آگاهی ناورانی آنها دیگر بسنده نیست که بتوانند با آن دور از کرانه در دریای ژرف برانند.

زندگانی این دریانوردان، مانند عربهای بادیه نشین، چیزهای نیکی دربردارد. ولی کشتی بادبان دار و شتر دیگر ازنظر اقتصادی به کار نمی‌آیند ونمیتوان آنهارا فقط برای زیبائی‌نگاه داشت. یکی‌ازوظیفه‌های بیشمار که عربهای امروزه باآن روبرو هستند این است که وسیلهٔ بار بری در دریاها را به صورت امروزی درآورند. از هیچ راه دیگر نمیتوانند مقام بازرگانی‌را که در روزگار باستان وسده‌های میانه داشتند دوباره به دست آورند. ۸۰

۸۰- ابن‌بطوطه، Voyages ویراسته و ترجمهٔ فرانسه C. Defremery و B. R. Sanguinetti (پاریس۱۸۷۹-۹۳، ٤ جلد) جلد ٤. نیز Ferrand, « L'element persan » در مجلهٔ J. As. (۱۹۲٤). « شهاب‌الدین » و « سلیمان المهری » در Enc. Islam. نیز A. Villiers, Sons of Sindbad صفحه های ۱۵۸-۵۹.

اسکندریه
فرما
فسطاط
قاهره
قلزم
ایله
عقبه
نیل
عیذاب
جزیرهٔ دهلک
موصل
ر. دجله
بغداد
واسط
خراسان
اهواز
اصفهان
بصرهٔ قدیم
ابله
آبادان
فارس
شیراز
سیراف
کرمان
بحرین
مدینه
جار
یمامه
مکه
جده
هرمز قدیم
مکران
تیز
صحار
مسقط
حضرموت
منصوره
سند
کنبایه
دریای لاروی
تانه
سندان؟
چیمور؟
عدن
زیلع
حبشه
اسقطره
دریای هند
دریای حبشه
کشور زنگ
دریای زنگ
زنگبار
قنبلو
واق واق؟
(عربی)
سفاله

.... اخبار (بندهای ۱۴-۱۳)
- - - - ابن خرداذبه
+ + + بزرگ
کیلومتر
۰ ۲۰۰ ۴۰۰ ۸۰۰ ۱۲۰۰ ۱۶۰۰
.... بستر رودخانه که در زمان این نقشه بکار میرفته
▬ کانال

۱- شرق میانه و افریقای شرقی در روزگار عباسیان

شیلا باسیله

خانصو
قانطو
دیتوک ؟
(هانگ چو)

چین

خانجو
(چوان چوفو)

خانفو
(کانتون)

لوقین
(هانوی)

دریای سنجی

(هاینان)

دروازه
چین

صنف فولاو

صنف

کندرنگ

هند

دریای هرکند

اندمان

کولم ملی

سرندیب

لنگبالوس
(جزیره نیکوبار)

تیومه

.... اخبار (بندهای ۱۶-۱۱)

کیلومتر

۲۰۰ ۴۰۰ ۸۰۰ ۱۲۰۰ ۱۶۰۰

( ) نامهای نوین
؟ جای شک دار

۵ - شرق دور تا آنجا که در روزگار عباسیان شناخته بود

فصل سوم

کشتیــــــها

نکته‌های عمومی

برای کشتیهای دریای هند گواهی نقش وصورت چنان که برای نوعهای کشتیهای باستانی مدیترانه داریم دردست نیست. بایـد برمنابع ادبی پراکندهٔ همهٔ دوره ها تا آخرین سده های میانه تکیه کنیم. کنار گذاشتن همهٔ گواهیهائی که پس از سدهٔ دهم داریم، برای این که یك قرینـه سازی ساختگی را در این کتاب حفظ کنیم، مارا از بسیاری از آگاهیهای پرارزش بی‌بهره میکرد. درسده‌های بعد رهسپاران وجغرافی‌-نویسان عرب هستند، مانند ادریسی و ابن جبیر در سدهٔ دوازدهم، ابن بطوطه درسدهٔ چهاردهم؛ دستورهای ناورانی وجود دارد، مانند راهنامه‌-های احمد بن ماجد و سلیمان مهری؛ وشرح های کوتاهی ازرهسپاران اروپائی سده های سیزدهم وچهاردهم هست، چون مار کوپولو، یحیای مونته کوروینو و دیگران. برای این که نوع کشتیهای عربی روزگار عباسیان‌را بازسازی کنیم، میتوانیم با اطمینان گواهیهای بعدی‌را تاآمدن پرتقالیها به‌کار ببریم. پیش‌ازآمدن پرتقالیها دلیلی‌نداریم که فکر کنیم نوع کشتیها خیلی دگرگون شده باشد، مگر در برخی جنبه‌ها کـه

یادآور میشویم . ولی پس ازپرتقالیها نفوذ های اروپائی در کشتی سازی عربها بسیار و گوناگون بوده‌است . پس باید شرحهای مفصل رهسپاران جدید انگلیسی را با احتیاط به‌کار ببریم.

درحدود پهناور زمانی که ذکر شد ، هیچ کوششی نشده است که تحول کشتیرانی به ترتیب سالمر (دردوره های پشت سرهم) نشان داده شود . چنین کوششی اکنون شکافهای بسیاری را بازمیگذارد .خطر این هست که از منابع عصرهای مختلف یك شرح ترکیب شده‌ای بسازیم ، ولی شاید این کار بهتر از روش بررسی برحسب سالمر باشد .

همچنین، ازحیث مکان نمی‌توانیم بررسی‌را محدود به‌جهان‌عرب بکنیم . نیمهٔ غربی دریای هند ، از سیلان گردا گرد تا افریقای شرقی ، یك واحد فرهنگی‌ست که باید یکجا آنرا بررسی کرد . نوعهای گوناگون کشتی که نسل پس از نسل ادامه یافته همیشه سد های جدا-کنندهٔ میان ملتها را به شمار نیاورده ؛ گواهی ازهند غربی ممکن است به همان اندازهٔ گواهی ازخلیج فارس‌ارزش‌ومعناداشته باشد. در گفتگوی تحول بادبان لچکی لازم است که بازهم پیشتر برویم ، وبررسی ما تمام جهان باستانی‌را فرا بگیرد . ازطرف دیگر، میتوانیم کشتیهای مدیترانه را از کشتیهای دریای هند به‌طورنسبتاً دقیقی بازبشناسیم ؛ حتی‌واژه‌های دریائی دراین دو دریا با یکدیگر فرق دارد . در این کتاب با کشتیهای مدیترانه کاری نداریم .

کشتیهای عربی سده های میانه در دریای هند دو جنبهٔ برجسته دارند : طرزی که تخته های تنهٔ کشتی به یکدیگر دوخته میشدند ، نه میخکوب ؛ و افراختن بادبانها به درازای کشتی . نوع کنونی کشتی

عربی با پیشینیانش در سده‌های میانــه از دو حیث فرق دارد : اکنون تخته‌های آنها معمولا به یکدیگر میخ شده‌اند ، وتفر آنها بیشتر چهار-گوش است ، نه دوسرتیز مانند همهٔ کشتیهای کهن . در وصف مفصلی که می‌آید این دو جنبهٔ خاص بیشترشرح داده میشود .

تنهٔ کشتیها و سازوبرگ آنها

نوعهــای امروزین کشتیهای عربی نامهای گوناگون خود را از شکل تنهٔ کشتی میگیرند ، نه از روی افرازش آن (طرز طناب بندی و وضع دکل و بادبان) ، چنان که در اروپا رسم است . به این ترتیب بغله ، گنجه ، سنبوق ، جهازی و نامهای دیگر اکنون بر کشتیهائــی گذاشته میشود که تفرچهار گوش، باشکلها وزیورهای گوناگون دارند. ولی تفر چهار گوش با کنده‌کاری یا نگارگریهای پرکار تماماً فرآوردهٔ نفوذ اروپائی از سدهٔ شانزدهم است . نوع کهن در کشتیهائی دیده‌میشود که اکنون به‌نام بوم ، زاروق ، بدن ، وجز آن‌خوانده میشود ، که دو-سرتیز هستند ، به‌این معنا که سینه و تفر آنها هردو به نقطه‌ای منتهــی میشوند (ورقهٔ ۱) . ولی این نامها در نوشته های سده های میانــه یافت نمیشود. نام سنبوق ذکرشده ، ولی‌آن سنبوقها نمیتوانند ازنوع کشتیهای امروزین با تفر چهار گوش باشد ؛ به نظر می‌آید که کشتیهای کوچك دریای سرخ به‌این‌نام خوانده میشدند. همچنین دربارهٔ جلبه‌های دریای سرخ ، بارجه‌های دریازنان هندی، وقایقهای کوچك به‌نام زورق ، دونیج، و قارب در این نوشته‌ها میخوانیم . نامهای بسیار دیگری نیز درصورت نامهای کشتیها و قایقها در برخی نوشته‌ها ضبط شده است . ولی در هیچ

موردی به‌آگاهی‌ای دربارهٔ شکل‌خاص یکی ازاین نامها برنمی‌خوریم . با این‌حال میتوانیم فرض کنیم که پایهٔ طبقه بندی در آن زمان ، مانند امروز ، برشکل تنهٔ کشتیها یاقایقها بوده‌است . نام عمومی برای کشتی «مرکب» و « سفینه » بوده است . « فلك » واژهٔ قرآنی‌ست . « دو » نام سواحلی است که عربها به‌کار نمیبرند ولی نویسندگان انگلیسی آنرا به‌صورت نادرست dhow در نوشته‌های خود به‌کار برده‌اند . [۸۱]

الوار تنهٔ کشتی از چوب ساج یا نارگیل بوده است . « ساج » عربی و فارسی ، دراصل «ساگ» از «ساکه»ی پراکریت است ؛ (نامهای اروپائی آن از واژهٔ دراویدی «تیکه» گرفته شده است) . در « دانشنامهٔ بریتانیکا » ویرایش یازدهم) این چوب باعبارت « پرارزش‌ترین‌الواری که میشناسیم » وصف شده‌است . این چوب بسیار بادوام است ، و «یك بارکه آنرا خشك کنند و ازکار دربیاورند ، چوب ساج شکاف و ترك

۸۱– J. Hornell, «A Tentative Classification of Arab Seacraft» در Mariner's Mirror (ژانویه ۱۹٤۲) ؛ نیز A. Villiers, Sons of Sindbad (لندن ۱۹٤۰) درجاهای‌گوناگون کتاب ؛ R. L Bowen, Arab Dhows of Eastern Arabia (رهوبوت ، مسچوستس۱۹٤۹) . صورت نامهای قایقها در مقدسی ، صفحهٔ۳۱ ، یافت میشود ؛ ازدی ، حکایة ابی‌القاسم‌البغدادی، ویراستهٔ A. Mez (هایدلبرگ۱۹۰۲). نیزنگاه کنید به J. Gildemeister, «Uber arabisches Schiffswesen» در Gottinger Nachrichten (۱۸۸۲) ؛ H. Kindermann, «Schiff» im Arabischen (تسویکاو ۱۹۳٤) .

تنها جائی‌که به ذکری در بارهٔ درازای تنهٔ کشتی برخورده‌ام در بزرگ ، صفحه‌های ۱۷–۱۹ ، است‌که درازای یك‌کشتی ۵۰ ذراع عادی ، یادرست ۷٦ فوت، داده شده‌است. یك ذراع‌عادی‌یاارش ۱۸،۲٤ اینچ بوده: نگاه‌کنید به E. Nicholson, Men and Measures (لندن ۱۹۱۲) .

بر نمیدارد، درهم کشیده نمیشود و شکلش دگرگون نمیگردد . درتماس با آهن ، نه‌آهن و نه ساج آسیبی نمی‌بینند .» ساج چوب سختی نیست ، کار کردن باآن آسان است ، وجهمندی و زور بسیار دارد . ساج درتپه‌های هند جنوبی ، برمـه ، سیام و اندونزی خوب رشد میکند . از روزگار باستان آنرا ازهند به خلیج فارس می‌آوردند ، ودر بازمانده های بابلی ، هخامنشی و ساسانی یافت شده‌است . تئوفراستوس (پیرامون ۳۰۰ پیش‌از میلاد) آنجاکه مینویسد : « در جزیرهٔ تیلوس [بحرین] بر کرانـهٔ عربستان میگویند یك جنس چوبی‌ست کـه با آن کشتیهـای خود را میسازند ، و در آب دریا نمی‌پوسد ؛ چون اگر آنرا زیر آب نگاه دارند بیش از ۲۰۰ سال دوام می‌آورد ، در حالی که اگر آنرا بیرون آب نگاه دارند زودترمیپوسد ، گرچه مدتی میماند» ، آشکاراست که به‌این چوب اشاره میکند . چون چنین چوب بادوامی درناحیهٔ خلیج فارس نیست ، بیگمان این چوب ساج است که از هند می‌آوردند . همچنین « تیرها و شاه‌تیرها » که درپریپلوس ذکرشده که از باری‌غزه به اومانه می‌آوردند شایدشامل‌چوب‌ساج برای کشتی‌سازی‌نیزبوده. مسعودی روشن میگوید که کشتیهای دریای هند از چوب ساج ساخته میشد . ابن‌جبیرمیگوید که در عیذاب الوار برای کشتی سازی ازهند و یمن می‌آوردند .۸۲

۸۲– «Teak» در Encyclopaedia Britannica ویرایش یازدهم، (نقل شده) . در بارهٔ بازمانده‌های باستانی ساج : پریپلوس ، ویراستهٔ Schoff ، صفحهٔ ۱۵۲؛ نیز J. Hornell, «The Origins and Ethnological Significance of Indian Boat Designs» در Memoirs of the Asiatic Society of Bengal

مانده در صفحهٔ بعد

« نارجیل » عربی از راه فارسی از « نار گیل » پراکریت گرفته شده‌است . عربها آنرا نیز « الجوزالهندی » میخوانند ، واین نامی‌ست که مارکوپولو به‌کار برده است. این درخت به‌نظرمی‌آید که بومی‌هند جنوبی ، اندونزی ، سیلان ، و جزیره های مالدیو و لاکادیو باشد . این درخت کم کم بسوی‌غرب تا عربستان پخش‌شد: درسدهٔ یازدهم ناصرخسرو آنرا درعمان دیده ؛ درسدهٔ چهاردهم ابن بطوطه میگوید که این درخت درظفار ، بندری درحضرموت که بازرگانی نزدیك باهند داشت ، میروید. ولی عربها و پارسیهای باستان یا آنرا از هند وجزیره‌هایش می‌آوردند ، یا به آنجا میرفتند که کشتیهای خود را در محل بسازند . جزیره های مالدیو و لاکادیوصحنهٔ فعالیت کشتی سازی قابل ملاحظه‌ای بود ، چون آنجا کشتیها را تماماً ازفراورده های گونان درخت نار گیل میساختند : چه تنه ، چه دکل ، چه رشته‌ها ، چه طنابها و حتی بادبانها را ، چنان که در ذیل نشان داده خواهد شد . کشتیهائی را که این طور میساختند

مانده ازصفحهٔ پیش

جلد ۷ (کلکته ۱۹۲۰) ؛ نیز W. Ouseley, Travels in Various Countries of the East (لندن ۱۸۱۹ و پس‌ازآن) ، صفحهٔ ۲۸۰ ، یادداشت ۶۷ ؛ و Theophrastus, History of Plants دفتر ۵ ، بند ٤ ، ترجمهٔ انگلیسی A. Hort در Loeb Classical Library (لندن ۱۹۱٦) ، (نقل شده) ؛ پریپلوس ، صفحهٔ ۳٦: « دکون کای کراتون» یونانی را شوف حقاً «الوار چوب ساج» ترجمه کرده‌است . مسعودی، مروج ، جلد ۱ ، صفحهٔ ۳٦۵؛ ابن‌جبیر ، Travels متن ویراستهٔ W. Wright ویرایش دوم بابازبینی م.ج. دوغویه (لیدن ۱۹۰۷) صفحهٔ ۷۱.

سپس با چوب نارگیل و میوهٔ آن بار میزدند و به عمان و خلیج فارس میبردند.[۸۳]

به این ترتیب الواری که از آن تنهٔ کشتیهارا میساختند، درهرجا درشرق یا جنوب سوئز، تقریباً همیشه ازهند و جزیره‌های آن می آمد. تنها استثنائی که میدانم ناوگان سناخریب و اسکندر است که از الوار لبنان یا بین‌النهرین بالا ساخته شد. درختان خرما و سرو که گرد خلیج فارس میروید عموماً برای الوار کشتی نامناسب بود.[۸٤]

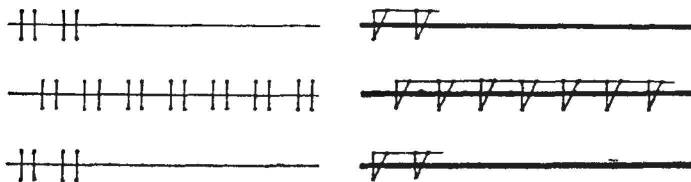
تنه‌ها را با ساده‌ترین طرزی که ممکن بود درست میکردند. نخست شاه تختهٔ تنه را روی زمین میگذاشتند، سپس تخته‌های افقی را در هرپهلو به شاه تخته وتخته‌های دیگر با رشته‌های لیفه می‌بستند. در منابع ما ذکری از چهارچوبه یا استخوان بندی (پهلو بندی) کشتی نشده، وچنین چیزی در دونمونهٔ کشتیهای عربی، که ناوکاری آنرا در آخرسدهٔ نوزدهم درمسقط ساخته، ودرموزهٔ گرینیچ است یافت نمیشود. ولی کشتیهای دریاپیما لابد پهلوبند داشتند، وگرنه تنهٔ آنها بسیارسست

۸۳– Enc. Brit. «Coconut» ویرایش یازدهم؛ تاج العروس، «نارجیل». ابن‌بطوطه، جلد۲، صفحه‌های ۲۰٤ و پس‌ازآن. پریپلوس، صفحهٔ ۱۷، از درختان نارگیل که درافریقای شرقی میروید یاد میکنند، اگر اصلاح مولر که «ناوپلیوس» را «نارگیلیوس» کرده درست باشد. ابوزید، صفحه‌های ۱۳۰–۳۱؛ بزرگ، صفحهٔ ۱۸۹؛ ادریسی، ورق ۱۹ رو.

۸٤ – D. D. Lukenbill, Ancient Records of Assyria and Babylonia (شیکاگو ۱۹۲۷)، جلد ۲، صفحه‌های ۳۱۸ و پس‌از آن؛ Arrian, Anabasis دفتر ۷، بندهای ۱۹–۲۰؛ Hornell, «Indian Boat Designs» صفحهٔ ۱۹٤.

میشد . تخته‌های دو پهلو را لب به لب میگذاشتند ، زیرا زبانه کردن تخته‌های کشتی درهم دراصل بومی آبهای اروپای شمالی‌ست و پیش ازسدهٔ شانزدهم در دریای هندآنرا نمیدانستند . رشته‌ها را ازمیان سوراخهائی که نزدیك لبهٔ تخته‌های کنارهم کرده بودند میگذراندند. درنمونه‌های موزهٔ گرینیچ ، آنها ازدرون ، روی ته بندهای کشتی ، چوبهای بلند و باریك ، محکم کشیده شده‌اند . ممکن است که این ته‌بندها اختراع تازه‌ای باشد ، ولی دشوار است دریافت که چگونه تخته‌های لب به لب بدون ته‌بند یا پهلوبند باهم نگاهداشته میشوند . درتمام ساختمان این کشتیها نه میخ آهنی و نه چوبی به‌کار رفته است .۸۵

پیکر ۱ــ دو تخته



درون بیرون

بکار بردن رشته ها را بجای میخ برای بستن تخته‌ها همه دیده و یادداشت کرده اند ــ یونانیان ، هندیان ، عربها و اروپائیان ــ ودرحقیقت شایستهٔ توجه‌کامل است . بهترین وصف این رشته‌ها را ابن‌جبیر در بارهٔ

۸۵ــ W. H. Moreland, «The Ships of the Arabian Sea about A. D. 1500» در مجلهٔ J. R. A. S. (ژانویه وآوریل ۱۹۳۹) . ادریسی ، ورق ۸٤ رو .

جلبه‌هائی که درعیذاب ساخته میشدداده است: «چون آنهارا باریسمانهای قنبار (رشته‌های لیفهٔ نارگیل)، که از پوست بیرونی میوهٔ نارگیل‌است، به هم می‌بندند : این را آنها [کشتی‌سازان] میزنند تا رشته‌ای میشود، سپس از آن ریسمان می‌تابند و با آن کشتیها را میدوزند. » نخ لیفه‌های خرما، وحتی نخ نی و علف، نیز ذکر شده است. در دو نقش تاریخی این‌رشته‌ها آشکاراهویداست: درروی یکی‌ازپیکرهای‌تراشیدهٔ سانخی‌از سدهٔ دوم پیش‌ازمیلاد، ودریك نقاشی در مقامات حریری از سدهٔ سیزدهم میلادی (ورقهٔ ۷).

این‌طرز ساختمان را نویسندگان باستانی و سده‌های میانه درِدریای سرخ، در کرانهٔ افریقای شرقی، در عمان، خلیج فارس، کرانه های مالابار و کوروماندل هند، و جزیره های مالدیو و لاکادیو دیده و یاد کرده‌اند. در حقیقت روشن است که این تنها روش بومی نیمهٔ غربی دریای‌هند پیش‌ازسدهٔ پانزدهم بوده‌است.[۸۶] کمی پس‌از ۱۵۰۰، کشتیهای

۸۶ــ منابع دربارهٔ کشتیهای دوخته : (الف) هندی : نگاه کنید به R. Mookerji, A History of Indian Shipping and Maritime Activity (لندن ۱۹۱۲) ؛ و J Marshall and F. Foucher, The Monuments of Sanchi جلد ۲، ورقهٔ ۵۱. (ب) یونانی : پریپلوس ، صفحه‌های ۱۵-۱۶، ۳۶ ، ۶۰؛ پروکوپیوس، جنگهای پارسی ، دفتر ۱، بند ۱۹ . (ج) عربی : یعقوبی ، صفحهٔ ۳۶۰ ؛ ابوزید، صفحه‌های ۸۷-۸۸ ، ۱۳۰-۳۱ ؛ مسعودی، مروج ، جلد ۱ ، صفحهٔ ۳۶۵ ؛ ادریسی ، ورقهای ۱۹ رو ، ۳۴ رو ، ۸۴ رو ؛ ابن‌جبیر ، صفحه های ۷۰-۷۱ (نقل شده) ؛ ابن‌بطوطه ، جلد ۴ ، صفحهٔ ۱۲۱. دربارهٔ کشتی حریری ، نگاه کنید به ورقهٔ ۷ ویادداشت

مانده درصفحهٔ بعد

مالاباررا، چنان که اروپائیان ذکر کرده‌اند، بامیخهای آهنی میساختند؛ این شاید اثر کوشش از روی نومیدی برای تقلید کردن از دشمن تازه‌رسیدهٔ پرتقالی بوده، یا تقلید از جنگهای چینی بوده که دیرزمانی بود که از کالیکوت دیدن میکردند. از زمـان آمدن کشتیهای اروپائـی کشتیهای دوخته کم کم جای خود را در بیشتر آبها به کشتیهائی داده‌اند که باآهن بسته شده‌اند. ولی کشتیهای دوخته هنوز بصورتهای بی‌اهمیت وناچیز — در زورقهای ماهیگیری وقایقها — بر کرانه‌های دور از نفوذهای اقتصادی جدید باز مانده‌اند: در عربستان جنوبی و شرقی (ورقهٔ ۸)، هند جنوبی و جزیره های نزدیك آن؛ تـا این اواخر در لامو در کنیا.۸۷

مانده از صفحهٔ پیش

زیرآن. (د) اروپائی: Jordanus, Mirabilia Descripta، ترجمهٔ انگلیسی H. Yule (لندن ۱۸۶۳) دورهٔ اول هکلویت، جلد ۳۱، صفحهٔ ۵۳؛ نیز John of Montecorvino درکتاب Yule, Cathay and the Way Thither (لندن ۱۹۱۵، ویرایش دوم) بخش ۳، صفحهٔ ۶۷؛ مارکوپولو، ترجمهٔ انگلیسی H. Yule ویرایش سوم (لندن ۱۹۰۳) جلد۱، صفحهٔ ۱۱۱؛ و Friar Odoric در کتاب M. Komroff, Contemporaries of Marco Polo (لندن ۱۹۲۸) صفحهٔ ۲۱۷؛ و G. Carreri نقل شده در A. W. Stiffe, «Former Trading Centres of the Persian Gulf» درمجلهٔ Geographical Journal جلد ۱۲، صفحهٔ ۲۹۴. نگاه کنید به Moreland.

۸۷— Moreland درمجلهٔ J. R. A. S. (اوریل۱۹۳۹) صفحه‌های ۱۷۹ و پس‌ازآن، در بارهٔ آن‌چه پرتقالیها و ایتالیائیها از میخ در کشتیهای عربی این دوره دیده اند گفتگو میکنند. در بارهٔ بازمانده‌های امروزی

مانده درصفحهٔ بعد

فقط میتوانیم حدس بزنیم چگونه، کجا، وچرا این روش دراصل برخاست. گرداگرد همهٔ این کرانه‌ها دربارهٔ کشتیهای ابتدائی معمولی — قایقهای چرمی، دسته های نی، قایقهای تهی‌شده — نوشته هائی داریم. به‌نظر می آید که‌نخست قایقهای تهی‌شده را با روی‌هم گذاشتن تخته‌هائی که‌به‌تنهٔ آنها بارشته دوخته‌میشده بزرگ میکردند. خاستگاه هندی چوب ساج و نارگیل که در دورهٔ تاریخی به‌کار میرفته شاید نشان میدهـد که روش دوختن با رشته‌های لیفه، نیز، ازهند به جاهای دیگر رفته است. ممکن است چنین باشد؛ ولی نمیتوان این امکان را کنار گـذاشت که دوختن نخست بارشته‌های لیفهٔ چوب خرما درخلیج‌فارس انجام میگرفته و سپس همین روش را با الوار بهتری که از هند می‌آوردند به کار برده وحتی از آنجا به خودهند رفته‌باشد. دلیل بکاربردن روش دوختن نخست باید بیگمان این باشد که ماده های رشته های لیفه در دسترس نزدیک مردمان ابتدائی این ناحیه‌ها بوده، درصورتی که آهن یا پرنگ برای

مانده ازصفحهٔ پیش

کشتیهای دوخته: B. Thomas, Arabia صفحه‌های ٥٤، ١٣١؛ و Felix Hornell, «Indian boat designs,» and (لندن ١٩٣٢) صفحهٔ ٢؛ و « The Sea-Going Mtepe and Dau of the Lamu Archipelago » در Mariner's Mirror جلد٢٧(ژانویه ١٩٤١) صفحه‌های٥٤—٦٨. من‌نخواهم کوشید که اشاره‌های بسیاری را که در نوشته‌های غربی از دورهٔ رنسانس شده نام ببرم: پاره‌ای ازآنهارا J. Hornell درکتاب Water Transport: Origins and Early Evolution (کمبریج ١٩٤٦) صفحهٔ ٢٣٥، ذکر کرده است.

میخ هنوز به دشواری به‌دست می‌آمده است.[88]

دربارهٔ خاستگاه این روش بیش‌ازاین چیزی نمیتوان گفت. ولی این پرسش بسیار جالب‌تر است: چرا روش دوختن تا سده های بسیار پس‌از آن که بکاربردن میخ را میدانستند و برای‌آنها ممکن بود، باز ماند؟ سستی کشتیهای دوخته در نظر کسانی که از ناحیهٔ مدیترانه می‌آمدند آشکار بود: برای ابن جبیر که از اسپانی‌آمده بود، برای مارکوپولو، برای‌جوردانوس؛ وبرای‌یحیای مونته‌کوروینو که مینویسد: «کشتیهای‌آن بخشها بسیارسست و زشت‌اند، نه‌آهن در آنهاست و نه‌آب‌بند شده اند [نگاه کنید به ذیل]. پس‌هر گاه رشته‌های تابیده جائی پاره شود درحقیقت شکستگی پیداشده‌است! پس اگر بخواهند به‌دریابروند، کم و بیش‌سالی یك‌بار آنها را تعمیر میکنند.»

ساختن کشتیهای‌بزرگ مانند جنگهای‌چینی بااین روش‌ناممکن بود. این گونه کشتیها اگرمدت درازی زیرفشار بادهای سخت وموجهای پرزور بودند تکه‌تکه میشدند، وازنوشتهٔ بزرگ برمی‌آید که شکسته شدن کشتیها دراثرتوفان بسیار روی میداد. اگراین گونه کشتیها به‌چین و موزامبیك سفر میکردند، به‌علت دلاوری و کاردانی ملوانان آنها و سودخواهی بازرگانان بود. حتی اگر کشتی شکسته نمی‌شد، همیشه به‌علت آب پس‌دادن درزها و نبودن عرشه، آبرا از ته کشتی بیرون میریختند. (نگاه کنید به ذیل.)

۸۸– Agatharchides صفحهٔ ۱۰۱؛ Isidore of Charax صفحهٔ ۲۰ (در Geog. Gr. Min. جلد ۱)؛ پریپلوس، صفحه‌های ۷، ۲۷؛ پلین، تاریخ طبیعی، دفتر ۶، بند ۳۴. نیز Hornell, Water Transport.

« ... قایق دوخته زیر بار قرچ قرچ میکرد ، و بسیاری از آب مرداب از درزهای آن تو رفت . » (ورجیل) ۸۹

پس اگر کشتیهای دوخته این اندازه سست بودند ، چرا باز ماندند ؟ بسیاری از نویسندگان باستانی و سده‌های میانه این‌را مشکلی میدانستند و دلیلهای گوناگون برای توجیه آن می‌آوردند .

(۱) بهوجه ، یك نویسندهٔ باستانی به‌زبان سنسکریت ، نخستین کسی‌ست که نظریهٔ بودن صخره های آهن ربا را در دریا ، که کشتیهای آهن بست را پائین میکشند و نابود میکنند ، پیش میکشد . این‌افسانه بایستی در روزگارباستان درهمه‌جا پخش‌شده باشد ، چون پروکوپیوس نیز آنراذکرمیکند. ولی پروکوپیوس آنرا بادلیلهای درست رد میکند، و نشان میدهد که کشتیهای یونانی - رومی در دریای سرخ میخها و قسمتهای دیگر آهنی دارند ، ولی هرگز آسیبی ندیده‌اند . ولی این افسانه بار دیگر در دو نوشته از سدهٔ چهاردهم ، یك وصف عربی از یك «لشکرکشی به‌اسکندریه» و«سفرها»ی افسانه‌ای وباورنکردنی سرجان

۸۹- ابن جبیر ، صفحه‌های ۷۰-۷۱؛ مارکوپولو ، جلد ۱ ، صفحهٔ ۱۱۱ ؛ Jordanus صفحهٔ ۵۳ ؛ Montecorvino در کتاب Yule, Cathay بخش ۳ ، صفحهٔ ٦۷ (نقل شده). نیز Vergil, Aeneid دفتر ٦ ، سطرهای ۴۱۳-۱۴ (نقل شده) . بزرگ؛ مورلند ؛ و Hornell, Water Transport صفحهٔ ۲۳٦ : کشتیهای دوخته را در سیلان ، که این اواخر دیگر وجود ندارد،هرسال تکه‌های آنهارا ازهم جدا میکردند، دوباره سوار میکردند و میدوختند.

مندویل سر درمی‌آورد.[۹۰]

(۲) دو روایت از مارکوپولو نبودن میخهای آهنی‌را در کشتیهای هرمز به سختی چوبی که به کارمیرفته نسبت میدهد ومیگوید که اگر میخ آهنی‌در آن فرومیکردند ترك برمیداشت. ولی‌اگراین بیان دربارهٔ آن کشتیها درست‌باشد، عمومیت ندارد . دیدیم که چوب ساج بسیار قابل کار کردن است ؛ واین حقیقت که آهن اکنون دیری ست که درسراسر این ناحیه به کار میرود این دلیل را باطل میسارد.[۹۱]

(۳) مسعودی در یك کوشش دلیرانه که برای یافتن توجیه علمی کرده یك دلیل نابسندهٔ دیگری میدهـد : « ولی این نـوع ساختمان [دوختن بارشته] به کار نمیرود مگر در دریای هند ؛ چـون کشتیهای مدیترانه و کشتیهای عربها [آنجا] همه میخ دارند ، درصورتی که در کشتیهای دریای هند میخهای آهنی دوام نمی‌آورد زیرا آب دریا آهن‌را میخورد و میپوساند ، ومیخها در دریا نرم و سست میشود ؛ پس مردمان بر کرانه‌هایش بجای میخ رشته‌های لیفه را نخ میکنند ، وآنها را بـا چربی و قـیر می‌پوشانند .» این استدلال هم زوری ندارد ، زیرا این دو

۹۰– Bhoja درکتاب Mookerji صفحهٔ ۲۱ ؛ پروکوپیوس، جنگهای پارسی، دفتر ۱ ، بند ۱۹ ؛ و «Expediton against Alexandria» ویراستهٔ J. Gildemeister ؛ نیز «Ueber Arabisches Schiffswesen » در Gottinger Nachrichten (۱۸۸۲) صفحهٔ ٤۳۷ ؛ و Mandeville ویراستهٔ J. Ashton (لندن ۱۸۸۷) فصل ۵۳ ، صفحهٔ ۱۲۵.

۹۱– Marco Polo, Latin *2* and Ramusio درجاهائی که ذکرشد؛ نگاه کنید به مورلند ، صفحه‌های ٦۸ و پس‌ازآن و۱۸۲ و پس‌ازآن .

دریا ازحیث نمك داشتن وخاصیتهای دیگرشیمیائی بسیار کم بایکدیگر فرق دارند. برعکس، الوارساج دریای هند مانند الوار بلوط مدیترانه از آهن آسیب نمی‌بیند.۹۲

(٤) یك برتری احتمالی تنه های دوخته، چنان که ابن جبیر، ادریسی وابن بطوطه یادآورشده‌اند، این‌است که خم پذیرند، وبنابراین اگر به‌رشته های صخرهٔ مرجانی دریای سرخ یا جای دیگر بخورند به‌آسانی کشتیهای میخدارنمی‌شکنند.همچنین،در کرانه‌های کوروماندل ومالابار درهند قایقهای دوخته درموجهای سخت میتوانند به کرانه‌بیایند و دربرابر آسیب افتادن روی کرانه‌های سنگی ازمیان موجهائی که بر کرانه می‌شکنند ایستادگی کنند.۹۳

(٥) ولی احتمال دارد دلیل قطعی برای بازماندن کشتیهای دوخته گرانی‌نسبی‌قیمت ساختن باآهن‌درناحیه‌های مورد بحث ماباشد.نه‌این که آهن به‌دست نمی‌آمد. همیشه در بسیاری ازناحیه‌های هند، درایران، در سودان (ولی در میان خشکی) آهن را از کان در می‌آوردند و کار میکردند؛ و درمصرهم به‌دست می‌آمد. ولی به نظرمی‌آید که‌کانگری،

۹۲ــ مسعودی، مروج، جلد ۱، صفحهٔ ۳٦٥ (نقل شده)؛ نیز Vegetius, Epitome Rei Militaris, ed. C. Lang (لایپزیگ ۱۸۸٥) دفتر ٤، بند ۳٤. J. Johnstone, Introduction to Oceanography (لندن ۱۹۲۳) صفحهٔ ۱۳۷؛ نیز Moreland صفحه‌های ۱۹۱ــ۹۲.

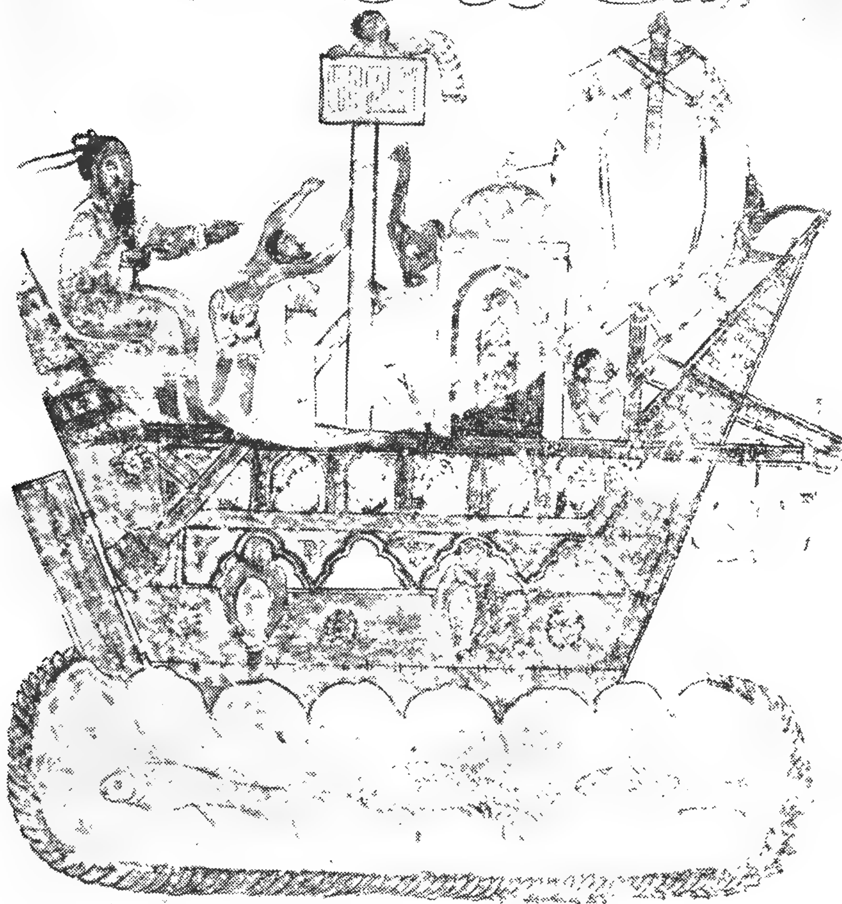
۹۳ ــ ادریسی، ورق ۸٤ رو؛ ابن‌جبیر، صفحه‌های ۷۰ ــ ۷۱؛ ابن‌بطوطه، جلد ٤، صفحهٔ ۱۲۱. نیز J. Bruce, Travels to Discover the Source of the Nile ویرایش سوم (ادینبورگ ۱۸۱۳) جلد ۲، صفحهٔ ۱۰۷.

گداختن ، وساختن میخ درهندگران درمی آمده ، و درناحیه‌های دیگر آهن‌کاری به‌مقیاسِ کوچکی میشده است . آهن‌بست کردن در ارزانی بادوختن برابری نمی کرده ، چون ماده‌های خام رشته‌های لیفه در دست بوده و ساختن آن کار زیادی نمی‌برده است . شگفت است که این دلیل اقتصادی درهیچ یك ازمنابع یاد نشده‌است ، ولی ساده‌ترین و بسنده‌ترین بیان بازماندن کشتیهای دوخته است.[۹۴]

(٦) پس‌از این که همهٔ اینها گفته شد میتوان نیروی‌سنت راذکر کرد . مردمان همیشه از روی رای و خرد کار نمیکنند ؛ دریانـوردان بویژه چیزهای کهن را نگاه میدارند . اندك برتری روش میخ کـردن کشتی برای ازدست دادن روشهای کهن‌تر بسنده نخواهدبود . فقط وقتی که بازرگانی‌اروپائی‌تمام اقتصاد دریای‌هندرادگرگون ساخت کشتیهای دوخته به تندی رو به ناپدید شدن رفتند .

پس‌از آن که تنهٔ کشتی سرهم گذاشته میشد، بایستی آنرا از آسیب دریا حفظ میکردند . آب بندی درست با مادهٔ سخت را فقط ابن جبیر ذکر کرده‌است: او به‌چیزی که «دُسُر» میخواند اشاره‌میکند «ازچوب درخت خرما »،وماميتوانیم آنرا به «رشتهٔ واتابیده» ترجمه کنیم. یحیای مونته‌کوروینو آب‌بندی‌را در کشتیهائی که او در دریای عربستان دیده

۹٤ـ مورلند ، صفحهٔ ۱۸۸، بالا بودن قیمت‌آهن‌را پیرامون ۱٦۰۰، نخستین باری‌که قیمت آن ضبط شده است ، نشان میدهد . تنها معمای حقیقی در بارهٔ مصر است : چرا کشتیهای قلزم با کشتیهای اسکندریه فرق داشتند ؟ شاید باید دلیل (٤) را بگیریم ، که کشتیهای دوخته خم‌پذیرند، وباید رشته‌های صخرهٔ مرجانی دریای سرخ‌را درنظر داشته‌باشیم.



ورقهٔ ۷ ـ کشتی حریری. از دستنویس مقامات حریری در مجموعهٔ شفر، کتابخانهٔ ملی پاریس، دستنویس عربی ۵۸۴۷، ورق ۱۱۹ پشت؛ نویسندهٔ دستنویس، مردی از واسط دربین‌النهرین، درسال ۶۳۴ هجری (۱۲۳۷ میلادی) آن را کشیده است. آشکار است که هنرمند دریاورز نبوده است. درمیان جنبه‌های سرگردان کنندهٔ آن، دربارهٔ جنبه‌های زیر میتوان گفت که شکی نیست: رشته‌های لیفه که دیده میشود تخته‌ها را به‌یکدیگر وصل کرده و دوخته است؛ خلهٔ تفری؛ لنگر قلاب شکل؛ جاشوانی که آب بیرون میریزند؛ دیدبان؛ بازرگانان در بلنجهایشان.

انکار میکند. عموما نویسندگان عرب میگویند که درزهای کشتی با آمیخته‌ای از قیر یا شیرهٔ کاج و روغن ماهی وال گرفته میشد. ادریسی در وصف ماهی‌وال در دریای هند مینویسد، «... کوچکترین آنها را می‌گیرند و در دیگ می‌پزند، چنان که گوشتش آب میشود و مایع غلیظی میگردد. این مادهٔ روغنی دریمن، عدن، کرانه‌های فارس، عمان و دریای هند، و چین بنام است. مردمان این ناحیه این ماده را برای گرفتن سوراخهای کشتیهایشان به‌کار میبرند.» این ماده نیز برای حفظ کردن ته کشتی دربرابر آسیب کرم کشتی‌خوار به‌کارمیرود. پوشش روی چوب عموما از روغن ماهی بوده ــ ابن‌جبیر میگوید که روغن ماهی کوسه بهتر ازهمه است.[۹۵]

وسعت عرشهٔ کشتیها روشن نیست. جوردانوس دربارهٔ کشتیهای مالابار مینویسد: «و کشتیها هرگز عرشه ندارند، ولی باز هستند، و

۹۵ ــ ابن‌جبیر، صفحهٔ ۷۰. در بارهٔ دُسر: واژهٔ نامهٔ Wright برای متن ابن‌جبیر، ویرایش نخست، صفحهٔ ۲۲؛ تعریف جوهری؛ C. Schiaparelli در کتاب Ibn Gubayr, Viaggio (رم ۱۹۰۶) صفحهٔ ۴۲، آنرا «filamenti» ترجمه کرده است. در برابرآن قرآن ۱۳:۵٤ است، که معنای آن «میخ چوبی» گرفته شده است. مونته‌کوروینو در کتاب Cathay از Yule، بخش ۳، صفحهٔ ٦۷. ابوزید، صفحه‌های ۱٤۰ـ۱٤۱؛ مسعودی، مروج، جلد ۲، صفحهٔ ۳٦۵؛ ادریسی، ورق ۲٤ رو (نقل شده)، ورقهای ۳٤ رو، ۸٤ رو؛ مارکوپولو، در ترجمهٔ یول، جلد۱، صفحهٔ ۱۱۱. پروکوپیوس، جنگهای پارسی، دفتر۱، صفحهٔ ۱۹، میگوید، «چون آنها نه باقیر و نه با مادهٔ دیگری اندود شده‌اند،» ولی فکرمیکنم که کسی که به او این آگاهی را داده است اشتباه کرده باشد.

به اندازه‌ای آب در آنها جمع میشود که ناگزیرند همیشه ، یا تقریبا همیشه ، در آبگیری بایستند که آب را بیرون بریزند .» و مارکوپولو دربارهٔ کشتیهای هرمز میگوید که عرشه ندارند ، وکالارا با چرم می‌ـ پوشانند . دوارته باربوسا و وارتما دربارهٔ کشتیهای مالابـار کمی پس از ۱۵۰۰ نیز همین طور میگویند . من هرگز به نوشته‌ای که در آن از عرشهٔ کشتیهای عربی در دریای هند ذکری شده باشد برنخورده ام . از سوی دیگر بزرگ از اطاقهای کشتی (بلنج) ذکری به میان می‌آورد، و دشوار است که بپذیریم کشتیهائی که ۴۰۰ نفر در آن سوار میشدند ، چنان که بزرگ یاد میکند ، در هیچ قسمت عرشه نداشتند.[96]

تنها نوع خله که درجهان باستان و سده های میانـه میشناختند خلهٔ پهلوئی بوده ، که پاروی بزرگ دسته‌بلندی برپهلوی کشتی طرف تفر بوده است . در کشتیهای دریاپیما یك خله درهر پهلو میگذاشتند ، زیرا اگرباد بر پهلوی کشتی بود خله‌ای که در طرف باد بود یا پاك از آب بیرون می‌آمد یا به‌اندازهٔ کافی‌در آب نبود که اثری داشته باشد. این خله‌های دوگانه ازصورت دوین واژهٔ عربی «سکان» پیداست . ولی‌درسدهٔ

۹۶ـ جوردانوس،صفحهٔ ۵۳ (نقل شده) ؛ مارکوپولو، درترجمهٔ یول، جلد۱، صفحهٔ ۱۱۱ ؛ و Duarte Barbosa ، درانجمن هکلویت، دورهٔ دوم ، جلد ۳۹ ، صفحهٔ ۷۶ ؛ Varthema ، درانجمن هکلویت، دورهٔ اول ، جلد ۳۲ ، صفحهٔ ۱۵۲. بزرگ ، صفحه های ۳۳ ، ۹۴ ، ۱۴۱ (بلنج) ؛ ۱۶۵ (یك کشتی که ۴۰۰ مرد برآن سوار میشدند) ؛ نیز ۵۳ (۲۰۰ برده) . کشتیهای کوچك هنوز هم عرشه نـدارند ، نگاه کنید به شرح Villiers از یك زاروق در دریای سرخ ، صفحه های ۵ـ۷.

سیزدهم عربها خلهٔ تفری داشتند . یحیای مونته کوروینو میگوید ، « و آنها یك خلهٔ سست وسبکی دارند ، مانند روی میز، یك ذراع پهن ، درمیانهٔ تفر. » این درست همان است که در نقاشی مقامات حریری در ۱۲۳۷ نشان داده شده‌است (ورقهٔ ۷) . کهن‌ترین صورتی که بطورصریح دراروپا خلهٔ تفری را نشان میدهد از۱۲٤۲، روی مهر البینگ در آلمان است . ولی‌من نتوانسته‌ام پیداشدن خلهٔ تفری را در یك زمان دراین دو ناحیه که این اندازه ازهم جدا و دور هستند بیان کنم. ۹۷

لنگرها (عربی«انجر») بسیارخام وپرورش‌نیافته‌بود . گملی کارری در دههٔ آخر سدهٔ هفدهم درخلیج فارس لنگرهای سنگی دیده ، با سوراخی درمیان آنها که طناب از آن میگذراندند. وارتما درکالیکوت لنگرهای مرمر یافته بود . ولی شاید لنگرهای فلزی نیز به‌کارمیرفته ، چنان که درمدیترانه دیرزمانی بود که با آن آشنا بودند . کشتی حریری به نظر می آید که یك لنگر فلزی به شکل قلاب دارد ، چنان که هنوز عموما در کشتیهای بادبانی این‌ناحیه یافت میشود. یك کشتی‌دریاپیما درسدهٔ دهم ممکن بود تا شش لنگر داشته باشد. ۹۸

۹۷- مونته کوروینو ، در Yule, Cathay ، بخش ۳ ، صفحهٔ ٦۷ (نقل شده) . نقاشی حریری (ورقهٔ ۷ دراین کتاب) ؛ نیز G. S. L. Clowes, Sailing Ships (لندن ۱۹۳۰) بخش ۱ ، صفحهٔ ٤۸ .

۹۸- عربی «انجر» ، از فارسی « لنگر » (ل جزو ال عربی شده است) ؛ یا شاید از یونانی «انککورا» ؟ A. W. Stiffe در Geog. Journ. جلد ۱۲ ، صفحهٔ ۲۹٤ ، از Carreri نقل کرده است . Varthema صفحهٔ ۱۵۲ . بزرگ ، صفحهٔ ۸۷ .

کشتیها قایقهای کوچکتر روی خود میبردند ، وازنوشتهٔ بزرگ به نظر می آید که این قایقها دونوع بودند ، قارب ودونیج. قارب بزرگتر بود ، چون در یك مورد ۱۵ نفر در قارب در برابر چهار نفر در دونیج سوار بودند ؛ وقارب تا سی‌وسه نفر میتوانست ببرد ، وآنرا همچو قایق نجات به‌کار میبردند . در یك مورد که ضبط شده ، وقتی که دکل کشتی را برای سبك کردن آن به‌دریا انداخته بودند و هیچ وسیلهٔ دیگری برای پیش‌راندن آن نبود ، با قارب کشتی را کشاندند . دونیج راهمچو قایق نجات و قایق کرانه به‌کار میبردند ، و هنگامی که ناگزیر میشدند حتی‌ممکن بود آنرا با دکل و بادبان‌آماده کنند. همچنین عربها همیشه عادت داشتند که قایقهای کوچك برای فروش همراه ببرند ؛ اینها را یا روی کشتی درودگر کشتی می‌ساخت ، یا درکرانه می‌ساختند مانند «مندرته» ، «قایقهای دوختهٔ محلی» ، که در زمان پریپلوس از عمان به یمن میفرستادند.[۹۹]

دکل و بادبان

دراین آبها دکل‌را «دقل» مینامیدند که معنای آن «تنهٔ خرما» ست. این واژه مـادهٔ اصلی دکلهای گردکرانه های عربستان را نشان میدهد ؛ ولی درسده‌های میانه‌آنرا ازچوب نارگیل وشاید از چوب ساج میساختند. میتوان فرض کرد که دیرکهای افقی که بردکلها بسته میشد ازهمین چوب بود . کشتیهائی را که مارکوپولو و مونته‌کوروینو دیده بودند دارای یك دکل بود ، ونویسندگان عرب هم‌معمولا وقتی‌از دکل

۹۹- بزرگ ، صفحه‌های ٤٤ ، ٦١ ، ٦٩ ، ٨٦ ، ٨٨ ، ۱٦۷ ، ۱۹۱. پریپلوس ، صفحهٔ ٣٦. Villiers ، صفحه‌های ۲۸-۲۹.

سخن میگویند مفرد به‌کار میبرند. ولی گاهی به‌عبارتی مانند « الدقل الاکبر » برمیخوریم که نشان میدهد بیش‌از یك دکل وجود داشته‌است. دکلها نسبت به درازی کشتی بایستی بسیار بلند بوده‌باشند، همان‌سان که در کشتیهای کنونی عربها دیده میشود؛ بزرگ دکلی را به بلندی پنجاه ذراع، یا هفتاد وشش فوت، ذکر میکند.[۱۰۰]

بادبانها را (مفرد: شراع، قلاع) از برگهای درخت نارگیل یا درخت خرما می‌بافتند، یا از پارچهٔ پنبه‌ای درست میکردند. مارکوپولو و مونته‌کوروینو فقط کشتیهای یك بادبانی دیده بودند. بزرگ گاهی از بادبانها درجمع سخن میگوید؛ مسعودی از « القلاع العظیم (بادبان بزرگ) که شراع است » یاد میکند. ولی شاید معنای این‌عبارتها فقط این است که بادبانهای یدکی کوچك وجود داشته. درسدهٔ نوزدهم ناخدا کولومب در بارهٔ قایقهای برده فروشی‌عربی چنین مینویسد: « درهوای بد هیچ ترتیبی برای تا کردن بادبان وجودندارد: ولی هرقایق دریاپیما دو دیرك و دو بادبان باخود میبرد، یکی بزرگ، چنان که وصف شد،

۱۰۰- ابوزید، صفحه‌های ۱۳۰-۳۱؛ مسعودی، مروج، جلد ۱، صفحهٔ ۳۴۴؛ جلد ٤، صفحهٔ ۲۷؛ بزرگ، صفحهٔ ۸۷، الدقل‌الاکبر. مارکوپولو و مونته‌کوروینو، درجاهائی که ذکرشد. بزرگ، صفحه‌های ۴۳-٤٤؛ نیز A. Koester, Das antike Seewesen (برلین ۱۹۲۳)، صفحه‌های ۴۲-٤٤، یك طرز خاص بستن دکل را به‌تکیه‌گاهی که به ته‌تنهٔ کشتی چسبانیده شده، چنان که فقط درمیان مصریهای باستان، عربهای امروزی دریای‌سرخ، ومالائیهای کرانهٔ مالابار یافت میشود، ذکرمیکند. این یك نشان از نفوذ مصری در کشتی‌سازی عربها ست.

برای روز و هوای خوب ، دیگری کوچك، برای شب و هوای بد.»[۱۰۱]

نوع معمولی بادبان عربها لچکی‌ست ؛ در واقع این تنها نوع بادبان است که به‌کار میبرند ، چه امروزه و چه در هر زمانی که از آن آگاهی به ما رسیده ، از مراکش تا هند ، خلیج فارس تا موزامبیك . بادبان لچکی را به درازای کشتی می‌افراختند و نوك آن بسیار بلند بود. در دریای هند گوشهٔ جلوئی بادبان را می‌بریدند که لبهٔ جلوئی پیدا میکرد. شکلی که از این برش پیدا میشد به‌نظر می‌آید که سومین مرحله ازچهار مرحلهٔ تحول افراختن بادبان به‌درازا از مرحلهٔ افرازش چهار-گوشی باشد . در اینجا بی مناسبت نیست که در بارهٔ تمام این جریان و نقشی که عربها در آن به‌عهده داشتند گفتگو کنیم . اینجا نمی‌توانیم از روشهای دقیق تاریخی پیروی کنیم ، زیرا گواهی های ما بسیار اندك است ؛ باید روی یك زمینهٔ پهنی گفتگوی خودرا بکشانیم ، و برای بازسازی جریان این تحول که بیشتر به حقیقت نزدیك باشد انگارش تاریخی خودرا به‌کار بریم.

(۱) در جهان باستان ، بادبان چهارگوش را عموما در مدیترانه ، بر کشتیهای دریاپیما مصریها، فنیقیها، یونانیها، و رومیها به‌کارمی‌بردند.

۱۰۱ ـ ابوزید ، صفحه های ۱۳۰ ـ ۳۱ ؛ ابن‌جبیر ، صفحهٔ ۶۸ . مارکوپولو ومونته کوروینو، درجاهائی که ذکرشد. وارتما ، صفحهٔ ۱۵۳. بزرگ ، صفحهٔ ۲۳ و جزآن ؛ مسعودی ، مروج ، جلد ۱ ، صفحهٔ ۲۳۴؛ P. H. Colomb, Slave-catching in the Indian Ocean (لندن ۱۸۷۳) ، صفحهٔ ۳۸ (نقل شده) ؛ باآن همبر کنید Hornell, «Arab Sea-craft» صفحهٔ ۱۱ ، سه دست بادبان اغلب برده میشود .

در روزگاران هلنیستی و رومی گاهی پیشبادبانهائی بر پیشدکلهای کج‌افراخته‌نصب میشد، برای‌این که با باد پهلوئی‌برانند ، و آن‌را «ارتیمون» می‌نامیدند . این اختراع پرارزشی بود ، ولی هنوز به‌صورت بادبان چهارگوش بود . درهند ، بادبانهای چهارگوش روی سکه های خاندان پلوه (همزمان ساسانیان) ودر کشتی اجانتا ازسدهٔ هفتم میلادی (ورقهٔ ٤) نقش شده است . یك نشان ازاین‌که بادبانهای لچکی بومی هند نیست آن‌است که آنرا امروزه درآبهای درونی‌هند ، به‌عبارت‌دیگر درناحیه‌هائی که ازنفوذ های بیگانه دور است ، نمی‌یابیم . اروپای شمالی، نیز ، تا اواخر سده‌های میانه فقط با افرازش چهارگوش آشنا بود .

افرازش چهارگوش برتری نگاهداری تعادل را در کشتیهای بزرگ و دریاهای دشوار دارد ، و در کشتیهای اروپائـی تا آخرین روزهائی که بادبان به‌کار میرفت‌نوع عمدهٔ بادبان همان‌چهارگوش بازماند. ولی برای حرکت های تند و در برابر باد ازاین‌سو به آن سو راندن در رودخانه‌ها وآبهای باریك ، بادبانهائی که به‌درازای کشتی افراخته میشوند برتری دارند ، زیرا میتوانند نزدیکتر به باد بمانند : پس، از زمان بسیار کهن می‌بینیم که برای تغییردادن بادبان چهارگـوش دراین جهت کوششهائـی شده است.[۱۰۲]

---

۱۰۲ - در بارهٔ تاریخ عمومی بادبان : R. and R. C. Anderson, The Sailing Ship (لندن ۱۹۲۶) ؛ نیز G. S. L. Clowes, Sailing Ships (لندن ۱۹۳۲) واز همین نویسنده The Story of Sail (لندن ۱۹۳٦) ؛ نیز H. W. Smyth, Mast and Sail in Europe and Asia (لندن ۱۹۰٦) ؛

مانده درصفحهٔ بعد

(۲) آسان‌ترین کار این بود که بادبان چهار گوش را به‌درازای کشتی بیافرازند، ودرانتهای جلوئی آنرا بسوی پائین کج کنند. نتیجهٔ آن بادبان چهار گوش میزانی بردیرك اریب به‌دکل بود. به‌نظر می آید که این کار را اقلاچند سده‌پیش‌ازمیلاد درنیل کرده بودند؛ دراین‌رودخانه این‌کار برای راندن سرازیر در برابر باد شمالی که معمولا میوزد بویژه سودمند بود. بازمانده‌ای از آن در بادبان «نگر» سودانی یافت میشود. این‌نوع بادبان نیز دراندونزی دیده میشود، ونخست در نقشهای برجستهٔ بوروبودور در جاوه که‌شاید ازسدهٔ دهم باشد پیدا میشود. «پروآ» ی جاوه‌ای که تا این اواخر بازمانده بود شیوهٔ همانندی دارد؛ این بادبان پهنایش بیش‌ازبلندی آن است. چون نفوذهای باستانی‌مصری درشکل کشتیهای جاوه‌ای دیده شده، شخص به‌این‌فکر می‌افتد که این بادبان ازمصر به‌جاهای دیگر رفته است. ولی این‌را نمی‌توان ثابت شده فرض کرد. میان این دو ناحیه فاصله وشکاف بسیار بزرگی‌ست، که درآن هیچ اثری ازاین نوع بادبان

مانده ازصفحهٔ پیش

E. K. Chatterton, Fore and Aft Craft and their Story (لندن ۱۹۲۷)؛ A. Koester, Antike Seewesen (برلین ۱۹۲۳)، و از همین نویسنده Studien zur Geschichte des antiken Seewesens (لایپزیك ۱۹۳٤). در بارهٔسکه‌های پلوه: W. Elliott, Coins of Southern India (لندن۱۸۸۵)، ورقهٔ۱، پیکر ۳۸. در بارهٔ کشتی اجانتا: نگاه کنید به ورقهٔ ٤ و آنچه زیر آن یاد شده. دراین شرح بادبانهای بوریائی جنگهای چینی‌را کنار گذاشته ام: اینها نوع برتری ازبادبان‌است ولی تاریخ جداگانهٔ خودرا دارد، نه به اندازهٔ قابل ملاحظه‌ای زیر نفوذ نوعهای دیگر بادبان بوده ونه درآنها نفوذی داشته است.

درهیچ دوره‌ای یافت نمیشود . این‌نوع بادبان به صورتهای گوناگون در هندوچین، که ازشمال وغرب میان ُجنگهای نوع چینی گیر کرده، نیز بازمانده است .

(۳) از این مرحله یك‌تحول طبیعی بود که قسمت جلوئی بادبان را کوتاه کنند وقسمت عقب آنرا بلند کنند تاباد بیشتر بگیرد. حاصل آن، نوع بادبان لچکی ست که بالا وصف شد چنان که در نیمهٔ غربی دریای هند یافت میشود . آیا هیچ نشانی هست که این گام را نخست در کجا برداشتند؟ شاید بتوانیم مصر و هندرا کناربگذاریم، زیرا در هردو کشور دیده ایم که نوعهای کهن‌تر در آبهای دوردست آنها باز مانده است ؛ پس بادبان لچکی باید از بیرون آمده باشد . در نیل ، بادبان لچکی با طرز ساختمان عربی بستگی دارد ــ شاه تختهٔ ته کشتی به درازا ، سینهٔ بلند و تفر کوتاه ــ در صورتی که کشتیهای مصری باستانی این جنبه ها را ندارند و تنهٔ آنها قاشق مانند است . ۱۰۳

پس امکان سه ناحیه باز میماند ، مدیترانه ، نیمهٔ غربی دریای هند ، و اقیانوس آرام. اگر اقیانوس آرام را فعلا کنار بگذاریم ، ممکن

۱۰۳- Clowes, Story of Sail صفحهٔ ۸۷؛ نیز J. Poujade, La route des Indes et ses navires (پاریس ۱۹٤٦)،فصل۵: این نویسنده دلیلهای خوبی می‌آورد که بادبان چهار گوش‌میزانی بردیرك اریب‌به‌دکل‌ازهندبسوی شرق پخش شد ، ولی گواهی قطعی ندارد که نشان بدهد خاستگاه آن هند بوده‌است. R. L. Bowen, Arab Dhows of Eastern Arabia صفحه‌های ۱-۱۰ ، طرفدار این فکر است که بادبادنهائی که به درازای کشتی افراخته میشوند ازخلیج فارس برخاسته ، ولی به نظر من ، آن هم بدون گواهی قطعی ست .

است بررسی کنیم که آیا این نوع بادبان لچکی بیشتر احتمال دارد از مدیترانه به دریای هند رفته باشد یا برعکس. صرف این حقیقت که این نوع بادبان لچکی دیگر در مدیترانــه وجود ندارد چیزیرا ثابت نمیکند؛ همیشه میشود که در مدیترانه این نوع بادبان بر خاسته باشد و سپس جای خـود را به شکل برتری از بادبان سه گوش داده باشد. ولی دلیلهای بسنده‌تری داریم که بپذیریم که بادبان لچکی از دریای هند بـه مدیترانه رفته است. نخستین گواهی وجود بادبان لچکی در مدیترانه در دستنویس‌های یونانی بیزانسی از آخر سدهٔ نهم‌است، که در آن بادبان لچکی نگار گری شده است (ورقه های ٥ و٦). درزمانهای باستان، چنان که نشان داده شد، فقط بادبان چهار گــوش در این دریا یافت میشد. پس فکر ما به این سو میرود که گمان کنیم بادبان لچکی درپی گسترش عربی به مدیترانه آمده است؛ در دریای هند، درادبیات عربی سده های نهم و دهم گاهی بادبان کشتی را از دور به بالهای ماهی وال یا فــوارهٔ ماهی وال مانند میکنند. این انگاره ها بیشتر یك بادبان لچکی بلند را مجسم میکند تا نوع بادبانهای چهار گوش را. پیش از آن هیچ گواهی‌ای نــداریم، ولی اقلا میتوان گفت که هیچ اثری از بادبان چهار گوش هیچ جا در میان عربها یافت نمیشود. یك نشان ممکن دیگر از این که بادبان لچکی را عربها به مدیترانه آوردند نام ایتالیائی mezzana است، با واژه‌های فرانسه misaine، انگلیسی mizzen، وجز آن که از واژهٔ ایتالیائی گرفته شده اند. پیشنهاد شده است که این واژه از واژهٔ عربی «میزان» آمده؛ و د کل «میزانی» [نزدیك تفری] با بادبان لچکی که در کشتیهای ایتالیائی اواخر سده های میانه

یافت میشود ازدکل میزانیعربی عاریه شده وآنرا «میزانی» میخواندند چون دکلی بود که نزدیك تفرکشتی افزوده بودند که در برابر دکل عمده وضع کشتیرا میزان کند . آمدن واژهٔ mezzana از « میزان » از نظر زبانشناسی کاملا ممکن است . ازطرف دیگر هیچ ایرادی بهآمدن این واژهٔ ایتالیائی ازلاتین mediana به معنای «میان» نیست .

پس ، بسیار احتمال دارد که بادبان لچکی را عربها به مدیترانه آورده باشند . واگرچنین باشد ، آنرا میتوان یکی ازچیزهای عمدهای که عربها به تمدن مادی دادهاند به شمار آورد . زیرا ،بدون بادبان لچکی ، دکل تفری اروپائیدر کشتیهای سه دکله ناممکن بود، وسفرهای کشف‌ـ کنندگان بزرگ بردریاهای ژرف هرگز نمی توانست انجام بگیرد . کلوز مینویسد :

« ... در شمال ، پیشامد بسیار مهم گذشتن از یك بادبان چهارگوش به کشتی سه دکله ، با افرازش کاملا چهارگوش بجز بادبان لچکی بردکل تفری ، تماماً در زمان کوتاه سدهٔ پانزدهم انجام گرفت .

« در ۱٤۰۰ کشتیهای شمالی بکلی تابع باد همراه بودند ، و هیچ نمیتوانستند ــ و هرگز نمی کوشیدند ــ که برضد باد مخالف پیش بروند ، در صورتی که پیش از ۱۵۰۰ کشتیها توانـائی یافتند که سفرهای دراز دریائی انجام دهند، که نتیجهٔ آنها کشف شدنامریکا بدست کولومبوس ، گرد دماغهٔ امید گشتن دیاز ، و بازشدن راه دادوستد هند بدست واسکودا گاما بود .

« پیشرفتهای دیگرعلمی ، مانند آمدن قطب نما ازچین ، سهمی در امکان پذیر گشتن این گونه سفرهای دریائی داشتند ، ولی بـدون

اصلاحات اثر بخشی که در دکل‌ها و بادبانها شد کشف کنندگان بزرگ هرگز نمی‌توانستند کار خود را انجام دهند . » ۱۰۴

اکنون باید دید که آیا عربها و پارسیان دریای هند غربی بادبان

۱۰۴ ـ دربارهٔ نقاشیهای بیزانسی: کتابخانهٔ ملی پاریس، دستنویس یونانی، شمارهٔ ۵۱۰ ، ورقهای ۳ و ۳۶۷ پشت ؛ نیز H. H. Brindley, « Early Pictures of Lateen Sails» در Mariner's Mirror جلد ۱۲ (۱۹۲۶) صفحه‌های ۹ - ۲۲ ؛ نگاه کنید نیز به A. Jal, Glossaire des termes nautiques (پاریس ۱۸۴۸) صفحه‌های ۹۱۵،۲۵۷ ؛ Anderson صفحه‌های ۱۰۲-۳؛ نیز J. Sottas, «An Early Lateen Sail in the Mediterranean» در Mariner's Mirror (۱۹۳۹) ، برای بادبانهای لچکی بیزانسی در ۵۳۳ میلادی دلیل آورده است ؛ ولی شاید اینها سربادبانهای سه گوش باشد ، Bowen صفحهٔ ۷ ، یادداشت ۹ . نیز R. H. Dolley, «The Warships of the Later Roman Empire» در مجلهٔ Journal of Roman Studies جلد ۲۸ (۱۹۴۸) ورقهٔ ۵ ، یك نمونهٔ «درومون» پارودار بیزانسی را از سدهٔ دهم درست کرده است، با سه دکل و بادبانهای لچکی. دربارهٔ بادبانها و ماهیهای وال: اخبار، بند۳؛ مسعودی، مروج، جلد۱، صفحهٔ ۲۳۴؛ بزرگ، صفحه‌های ۱۴ـ۱۵، ۱۰۱ . در بارهٔ mezzana نگاه کنید به Clowes, Sailing Ships صفحهٔ ۵۳ ؛ نیز K. Lokotsch, Etymologisches Worterbuch der europaischen Worter orientalischen Ursprungs (هایدلبرگ ۱۹۲۷) ؛ W. Meyer-Lubke, Romanisches etymologisches Worterbuch (هایدلبرگ ۱۹۱۱) . نیز Clowes, Sailing Ships صفحهٔ ۵۴ (نقل شده). در کتاب Leo VI, Naumachica ، ویراستهٔ A. Dain (پاریس ۱۹۴۳) واژهٔ یونانی «مسون» یافت میشود . Dolley ، در کتابش که ذکر شد، صفحهٔ ۵۱ ، گمان میکند این «مسون» از «میزان» عربی گرفته شده است. لئو ششم ۸۸۶ـ۹۱۲ میلادی امپراتور بود .

لچکی را ازاقیانوس آرام گرفته‌اند، یا برعکس، یاجداگانه در هردو ناحیه بر خاسته است. شکلهای بسیاری از بادبانهای لچکی کارآمد در اقیانوس آرام یافت شده است، ودر ۱۵۲۱ که ماژلان به جزیره‌های لادرونه آمد در آنجا به کار میرفت. حدس زده شده است که این بادبانها بومی آنجا بوده وازآنجا بسوی غرب میان عربها و مردمان دیگر پخش شده است. ولی دشوار است که روی شکاف بـزرك را در جزیره های هند شرقی که در آن هیچ اثری ازبادبان لچکی‌نیست پل زد. درحقیقت گواهی بسنده برای این که بتوانیم بدرستی رابطهٔ این دو ناحیهٔ بادبان لچکی را داوری کنیم وجود ندارد. ۱۰۵

(٦) آخرین مرحلهٔ پرورش بادبان لچکی این بود که قسمت جلوئی آن به یك نقطه در پائین منتهی شود و یك بادبان‌کاملا سه گوش بسازد. این تحول نخست در مدیترانه انجام گرفت، وآن در نخستین نگارگریهای بیزانسی بادبان لچکی (ورقه های ٥ و٦) یافت میشود؛ پس مانمی‌توانیم بدانیم که این گام را عربها یا یونانیها در مدیترانه برداشتند. ولی‌چون عربها صورت کهن خود را در دریای هند نگاه داشتند، شاید تحول تازه را باید به مردمی دیگر، یونانیها، نسبت بدهیم.

بادبان لچکی در آخر سده های میانه به اروپای شمالی رسید، وآنجا به نوعهای گوناگون افرازش بدرازای کشتی تحول یافت.

ناورانی و زندگانی در دریا

موضوع ناورانی بسیار فنی‌ست، وکافی‌ست که اینجا بطورعمومی

۱۰۵- H. H. Brindley, «Primitive Craft—Evolution or Diffusion» در Mariner's Mirror (ژوئیه ۱۹۳۲).

ازآن گفتگو کنیم . نخستین ملوانان هرگز دور از دید کرانه کشتی نمی‌راندند. شاید راههای خودرا ازروی ستاره‌های مشهورترتیب میدادند. ولی برای گذشتن یکسره از دریاهای ژرف آگاهی بسیار ازستاره‌شناسی لازم میبود . فنیقیها به دانش ستاره شناسی بابل دسترس داشتند . یونانیها آنرا در اسکندریه به سطح تازه‌ای بالا بردند . از نخستین عربها ، فقط میدانیم که در زمان قرآن ستاره ها را برای راهنمائی به کار میبردند : «و اوست که ستارگانرا برای شما گردانید تا درتاریکی خشکی و دریا به‌آن ره‌یابید ؛ این نشانه‌ها را برای مردمی که میدانند پدید کردیم.»

این به یاد ما می‌آورد که دربیابان هم مانند دریا راه یافت نمیشود ؛ شاید بر پشت شتر بود که عربها به‌علت نداشتن نشانهای زمینی نخست آموختند که از نشانهای آسمانی راه خودرا بیابند. شگفت‌آور نیست که عربهای جاهلیت ستاره پرست بودند . قرآن آشکارا نشان میدهد که هر کسی نمی‌توانست آسمان‌را بخواند، همان‌سان که هر کسی نمی‌توانست کتاب بخواند ؛ برای خواندن آسمان هم آگاهی و دانش لازم بود . ولی نمیدانیم این دانش تا کجا پیش رفته بود .[۱۰۶]

دردورهٔ خلیفه‌های عباسی، بویژه مأمون، ستاره‌شناسی علمی به‌تندی پرورش یافت . در سدهٔ هشتم نوشته‌های پارسی و هندی به‌عربی ترجمه شد ، و در سدهٔ نهم « مجسطی » بطلمیوس کلودیوس و نوشته های دیگر

---

۱۰۶ — Koester, Antike Seewesen صفحه‌های ۵۱ ، ۱۹۰–۹۳ . قرآن ۶:۹۷ ، ترجمهٔ انگلیسی R. Bell (نقل شده) ؛ باآن همبر کنید ۱۶: ۱۲،۱۶را .

یونانی ترجمه شد . در جند شاپور، بغداد، دمشق ، وجاهای دیگر رصد- خانه بود ؛ ازنخستین روزهای عباسیان از روی نمونه‌های یونانی استرلاب میساختند ؛ علی‌بن عیسی پیش‌از ۸۳۰ رساله‌ای درستاره‌شناسی نوشته بود. سپس در طی سده‌ها ستاره شناسان بزرگ مسلمان ، خوارزمی ، بتانی ، بیرونی، خیام ، در پی هم‌آمدند واز یونانیان باستان بسیار پیشتررفتند.

بادنمای عربها ، مانند مردم دیگر بجز چینیها ، سی ودو خانه داشت . هرخانه به‌نام برخاستن وفروشدن پانزده ستاره ثابت ، با افزودن شمال وجنوب‌بود . بسیاری نامهای فارسی‌یافت میشود ، چون قطب‌الجاه (گاه) ، مطلع السلبار ، خن (خانه) ، که عربها بایستی از یك بادنمای پارسی‌آموخته باشند ولی بسیاری دیگرازنامها عربی ست ، ودرپاره‌ای موارد یك نام فارسی جای نام کهنه‌تر عربی را گرفته است : چون بنات نعش که بعدها قطب گاه شد . عرض جغرافیائی را ازروی بلندی‌آفتاب یا ستارهٔ قطبی معین میکردند ، که با یك روش اندازه گیری ابتدائی با انگشت اندازه میگرفتند . بکاربردن استرلاب دردریا ، به‌علت غلتیدن کشتی که معین کردن دقیق خط عمودی را مشکل میکرد ، شاید دشوار بود . ولی درکرانه بیگمان میتوانستندآنرا به‌کاربرند ، وعرض جغرافیائی هر بندر و دماغه را لابد در دستورهای ناورانی ، رهنامه ها (رهمانی) ، ضبط میکردند.۱۰۷

۱۰۷- G. Ferrand, Introduction à l'astronomie nautique arabe (پاریس ۱۹۲۸) . گذشته از فصلهائی که فراند و دسوسور نوشته‌اند ، دراین‌کتاب دومقالهٔ مهم دوباره چاپ شده است : J. Prinsep, «Note on

مانده درصفحهٔ بعد

بجز جدول‌های ستاره‌شناسی وعرض جغرافیائی، رهنامه آگاهیهائی در بارهٔ بادها ، کرانه‌ها ، رشته‌های صخره‌ای ، در حقیقت هرچه را که یك ناخدا نیازمند است که بداند در برداشت . نخستین ذکری که از رهنامه (رهمانی) شده از مقدسی در پایان سدهٔ دهم است : « به‌این‌ترتیب به همنشینی مردانی ــ ناخدایان ، رهبانان ، . . . عاملان و بازرگانان ــ در آمدم که در آن دریا زائیده شده وبار آمده بودند ، و آگاهی‌روشن و کامل از آن داشتند ، ازلنگرگاهها ، بادها وجزیره‌های آن . از آنها پرسشهای پی درپی ازوضع آن ، از ویژگیهای جسمی وازحد و سامان آن میکردم . نیز نزد آنها دفترهای کشتیرانی دیدم که پیوسته میخوانند و با اطمینان بی‌چون وچرا از آنها پیروی میکنند . »مقدسی نیز ذکری از نقشه‌ها (صور) میکند .

احمدبن‌ماجد ، در پایان سدهٔ پانزدهم درنوشتهٔ خود ازیك رهنامهٔ کهن که ناخدایان بنام ، محمد پور شاذان ، سهل پور آبان ، و لیث پور کهلان نوشته بودند سخن میگوید . منبع ابن‌ماجد رهنامه‌ای بوده که

مانده ازصفحهٔ پیش

«the Nautical Instruments of the Arabs» ازمجلهٔ Journal of the Asiatic Society of Bengal (دسامبر ۱۸۳۶) صفحه‌های ۷۸٤ و پس‌از آن ، و L. de Saussure, «L'origine de la rose des vents et l'invention de la boussole » از Archives des sciences physiques et naturelles جلد ۵ (ژنو ۱۹۲۳) . C. A. Nallino, «Astronomy» در « دانشنامهٔ اسلام » ؛ و Hitti, History of the Arabs صفحهٔ ۳۷۵ ؛ نیز N. Ahmad, «Muslim contributions to astronomical and mathematical geography » در Islamic Culture جلد ۱۸ (ژوئیه ۱۹٤٤) ؛ نیز R. T. Gunther, The Astrolabes of the World دوجلد (اکسفورد ۱۹۳۲) صفحه‌های ۵۲٤-۲۵.



ورقهٔ ۸ ـ قایق دوخته برای موجهای سخت کرانه‌ای ، درکرانهٔ شحر ، در حضرموت ، **۱۹۳۹** . روش باستانی دوختن ، که این عکس نشان میدهد ، اکنون تنها در دورافتاده‌ترین جاها باز مانده است .

نوهٔ سهل پورآبان نوشته بود وتاریخ آن ۵۸۰ سال پیش، ۳۱۵ هجری یا ۹۲۸/۹۲۷ میلادی، بود. پس زمان این سه «شیر» (باکنایه به«لیث» به این نام خوانده میشدند) قسمت آخرسدهٔ نهم بوده است. ابن ماجد کتاب آنهارا داوری میکند که پرورده نیست، بلکه فقط گردآوری‌ست، و پایهٔ آن برتجربه‌ای‌ست که ازخلیج فارس چندان فراتر نمیرود. سپس برخی دریاورزان برجستهٔ دوره‌های بعد را ذکرمیکند، و زمان یکی از آنها را پیرامون ۴۰۰ هجری یا ۱۰۱۰ میلادی میدهد. دربارهٔ آنها مینویسد: «دانش عمدهٔ آنها وصف کرانه ها و دامنهٔ آنها بود، بیشتر «زیرباد» [شرق سیلان] و کرانه‌های چین. ولی آن بندرها و شهرها ناپدید شده‌اند، یا نام آنها تغییر کرده است: پس دیگر آنها برای زمان ما سودمند نیستند، چون زمان ما ازدانش وآزمایش ما وآن چه کشف کرده‌ایم، چنان که در این دفتر نموده شده، حقیقت را به‌دست آورده است.» ابن ماجد از تاکید برتری رهنامهٔ خود کوتاهی نمیکند. دستورهای او بر پایهٔ کار پدر و پدر بزرگش نهاده شده و با آزمایشهای شخصی او درسالهای بسیاری که ناخدا بوده بهتر وکامل‌ترشده است. در حقیقت «کتاب الفوائد» او بسیار پرارزش است، و فراند میگوید که بجز درست کردن عرضهای جغرافیائی، رهنامه های اروپائی برای کشتیهای بادبانی هرگز به پای وصفی که ابن‌ماجد ازدریای سرخ کرده نرسیده‌اند. ۱۰۸

۱۰۸ــ مقدسی، صفحه‌های ۱۰ــ۱۱ (نقل شده)؛ احمد بن ماجد، کتاب الفوائد، ورق ۳ پشت، و پس‌از آن (نقل شده). عنوان کامل آن

مانده درصفحهٔ بعد

از روزگار باستان درچین با سوزن آهن ربا آشنا بودند. ولی‌درباره بکاربردن آن درناوورانی همچوقطب‌نما پیش‌از پایان سدهٔ یازدهم نوشته‌ای نداریم، و در آن زمان ذکر شده است که در کشتیهای عربی و پارسی که میان کانتون، سوماترا و هند دادوستد میکردنــد به کار میرفته است. نخستین ذکری که از آن دراروپا به‌میان‌آمده است در یك شعر فرانسه از گویو دو پروونس، پیرامون ۱۱۹۰ است؛ درسدهٔ سیزدهم چند اشاره به‌آن درادبیات فرانسه، عربی، و زبانهای دیگرشده‌است. پس‌شاید بکار بردن سوزن آهن ربا همچوقطب‌نما ازشرق دور به مدیترانه بدست عربها، در زمان جنگهای صلیبی، برده شده‌باشد. ولی درشرق دور و دریای هند آن فقط یك نقش فرعی کوچکی درناوورانی داشت، زیرا پاره‌ای نقصهای فنی داشت و بیشتر برای این که درآسمانهای روشن این منطقهٔ گرم که جسمهای آسمانی تقریباً همیشه‌راهنمائی بسنده میکنند چندان نیازی به آن نبود. بلکه در زیر ابرهای شمال اروپا بود که آنرا با شوق بسیار به کار زدند، و با افزوده‌شدن این وسیلــهٔ فنی به پیشرفتهای دیگر،

ماندهٔ ازصفحهٔ پیش

«کتاب‌الفوائد فی اصول علم‌البحروالقواعد» است: کتابخانهٔ ملی پاریس، دستنویس۲۲۹۲، که فراند عکس آنرا در Le pilote des mers de l'Inde et de la Chine et de L'Indonesie (پاریس۱۹۲۱—۲۳) نشر داده است. نیزنگاه کنید به Ferrand, Astronomie nautique صفحه‌های ۱۷۵—۲۵۵؛ «شهاب الدین» در «دانشنامهٔ اسلام»؛ « L'élément persan » در مجلهٔ J. As. (۱۹۲٤)؛ نیز J. Sauvaget, « Sur d'anciennes instructions nautiques arabes pour les mers de l'Inde» درمجلهٔ J. As. (۱۹٤۸).

سفرهای دریائی کشف کنندگان بزرگ امکان پذیرفت.[۱۰۹]

کبوترهای کرانه‌بین را نیز در برخی از بخشهای دریای هند به‌کار میگرفتند: پلین یاد میکند که سنگالیها در سدهٔ اول میلادی آنهارا به‌کار میبردند، زیرا ستاره‌شناسی دریائی نداشتند؛ یك منبع چینی ازسدهٔ نهم به‌این کبوترها در کشتیهای پارسیان اشاره میکند.

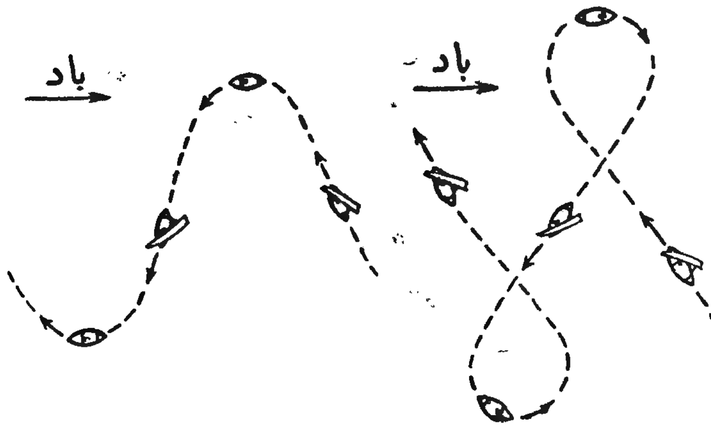
میتوان فرض کرد که کشتیهای عربی میتوانستند در برابر باد از این سو به آنسو (به‌چپ و به‌راست) برانند، چون علت وجود بادبان لچکی درواقع همین بود. ولی‌این‌کاررا لابد به‌همان طرزی که امروزه کشتیهای عربی میکنند انجام میدادند، با پیچانیدن تفر به باد، بجای این که‌یکراست ازمیان باد برانند. باچنین دکل وبادبان بلند، خطرناك است که بگذارند بادبان بسوی عقب زده شود، چنان که در یکراست راندن ازمیان باد پیش‌می‌آید؛ بلکه بایدآنرابادقت پیش دکل گردانید وناچار کشتی را دور پیچانید.

در باد سخت بادبانرا تا نمیکردند ولی دیرکها را میتوانستند

۱۰۹- L. de Saussure, «L'origine de la rose des vents» درکتاب Astronomie nautique؛ بیلق قبجقی، کتاب کنز التجار (کتابخانهٔ ملی پاریس، دستنویس ۲۷۷۹)، دوسوسور درصفحه‌های ۸۰-۸٤ از او نقل‌کرده است؛ همچنین مقریزی، خطط (بولاق۱۲۷۰ هجری) جلد۱، صفحهٔ ۲۱۰. Gildemeister در Gottinger Nachrichten (۱۸۸۲). نقصهای فنی سوزن آهن ربا دردریای هند سده‌های میانه: (۱) روی‌آب شناور بود؛ پیش از اختراع سوار کردن سوزن خشك برمحور نمیشد هیچ جهتی را بطور دقیق ازیك مرکز معین کرد. (۲) به‌همین دلیل سوزن‌را نمیشد برصفحهٔ بادنما سوار کرد. (۳) روشهای آهن‌رباکردن بسیار سست بود.

پائین بکشند ، مانند امروزه ، و احتمال دارد دیرك و بادبان یدکی کوچکتر همراه میبردند ، چنان که کولومب درسدهٔ نوزدهم در کشتیها دیده بود . در توفان ممکن بود شدیدترین قدم را بردارند : شاه دکل سرسنگین را ممکن بود ببرند و به دریا بیندازند ، همچنین لنگرها وکالاها را ، و کشتی را رها کنند که بدون آسیب از توفان بیرون بیاید . آخرین قدم البته این بود که به قایقهای نجات سوارشوند .[۱۱۰]

پیکر ۲ - ازاین‌سوبه‌آنسوراندن و پیچانیدن



پیچانیدن و پشت کردن به باد　　　روبروی باد ازاین‌سوبه‌آنسوراندن

۱۱۰ــ دربارهٔ کبوترهای کرانه‌بین : پلین ، تاریخ طبیعی ، دفتر۶، بند ۲٤ ؛ Chau Ju-Kua مقدمه ، صفحهٔ ۲۸ . در بارهٔ ازاین سو به آنسو راندن و پیچانیدن : Villiers صفحه‌های ٤۰ــ٤۱ ؛ Bowen صفحه‌های ۳۵ــ٤۳. در بارهٔ تاکردن بادبان و توفان نگاه کنید به Colomb, Slave-catching صفحه‌های ۳٦ ــ ۳۸ ؛ مسعودی ، مروج ، جلد ۱ ، صفحهٔ ۲۳٤ (بادبان بزرگ) ؛ بزرگ ، صفحه‌های ٤٤ــ٤۷ ، ۸۷ــ۸۸ ، ۱٦۵ ــ ٦۸ ؛ ابن‌بطوطه ، جلد ٤ ، صفحه‌های ۱۸۵ــ۸٦.

در صفحهٔ بعد، از روی سفر هائی که نویسندگان عرب ثبت کرده‌اند، جدولی داده شده که میتوان از آن بطور کلی سرعت کشتیرانی را فهمید. اگر چه هریك از این رقمها ممکن است بی‌دقتی‌ای در بر داشته باشد، ولی رویهمرفته یك نتیجهٔ نسبتاً پایا به دست می‌دهد: که سرعت عادی میان دو و چهار میل دریائی بوده است. در تندترین سفر از کله‌بار به شحر لوبان، که بزرگ یاد کرده، یك طول زمان نامعلومی باید درجزیره های نیکو بار ودر کولم ملی‌صرف شده باشد؛ پس‌شاید بتوان بر آورد کرد که دراین‌سفر سرعت کشتیرانی اقلا چهار یا پنج میل دریائی بوده‌است. این‌سرعتها درمقایسه نه‌فقط باسرعت کشتیهای بادباندار اروپائی از دورهٔ رنسانس، بلکه حتی با کشتیهای تجارتی یونانی و رومی، که بیشتر به‌شش، هفت، یا هشت میل دریائی میرسید، آهسته است. یك کشتی‌خوب کنونی عربی به‌اندازهٔ کافی تند است، و به‌آسانی به‌سرعت ده میل میرود. اگر زمانی‌را که کشتیهای سده‌های میانه درلنگر اندازها میگذراندند هرگز ثبت شده بود، میتوانستیم سرعت کشتیرانی آنها را بسیار بهتر بر آورد کنیم.۱۱۱

سازمان دادن یك سفردریائی در پنجمین سفر سندباد در «هزارو یك‌شب» وصف شده است. سندباد گوید، «باردیگر آرزوی سفر و دیدار

۱۱۱– من از گزارشهائی که تاریکیهای بزرگی در بارهٔ جاها در برداشت، وهمچنین ازسفرهائی که عادی و نمونه نبود، مانند سفرابن‌جبیر، صفحه‌های ۷۲–۷۵، از عیذاب به جده، چشم پوشیدم. کشتی ابن‌جبیر، به‌علت توفان و رشته‌های صخره‌ای، هفت روز کشید که ۱۱۵ میل راپپیماید.

مانده درصفحهٔ ۱۵۵

نویسنده	سفر دریائی	روز	میل‌دریائی (تقریبی)	سرعت به‌میل‌دریائی درساعت (تقریبی)
اخبار ، بندهای ۱۳-۱۶	مسقط به‌کولم‌ملی	پیرامون ۲۹	۱۴۵۰	۲٫۱
اخبار، بندهای ۱۳-۱۶	کولم به کله‌بار	پیرامون ۲۹	۱۵۸۰	۲٫۳
اخبار ، بندهای ۱۳-۱۶	کله به جزیرهٔ تیومان	۱۰	۵۱۰	۲٫۱
ابن‌خردادبه ، صفحه‌های ۶۶ و پس‌ازآن	جزیره‌های نیکوبار به کله	۶	۴۰۰	۲٫۸
مقدسی ، صفحهٔ ۲۱۵	قلزم به جده (بالنگرانداختن درشب)	۲۵ (کمترین) ۶۰ (بیشترین)	۶۳۰	۱٫۱ ۰٫۴
مقدسی ، صفحهٔ ۴۲۶	سیراف به بصره	۵ (کمترین) ۱۰ (بیشترین)	۳۲۰	۲٫۷ ۱٫۳
بزرگ،صفحه‌های۹۱-۹۲	ازکولم ؟ به‌ریسوت	پیرامون ۱۶	۱۲۵۰(کمترین)	۳٫۲
بزرگ، صفحهٔ ۱۳۰	کله به شحرلوبان	۴۱(کوتاه‌ترین‌زمان،شاید با درنگ در ایستگاهها	۳۳۰۰	۳٫۴
مروزی، فصل۸ ، بند ۳۴	یك روز سفر با باد همراه	۱	۱۵۰	۶٫۲

سرزمینها و جزیره های بیگانه مرا گرفت. پس کالاهای گرانبها که فراخور مقصد من بود آوردم وعدل بندی کردم وبه بصره شدم. آنجا در رود کنار گشتم تا کشتی بلند نیکوئی یافتم، تازه ساز و با سازوبرگ بکار نرفته و آماده برای دریا. آن مرا خوش آمد؛ پس آنرا خریدم وکالاهای خود بر آن نهادم، ناخدا و جاشوان به مزدوری گرفتم و چند بنده و پیشگر خودرا همچو بازرس بر آنها گماشتم. شماری چند از بازرگانان نیز کالاهای خود آوردند و کرایهٔ بار و سفر به من پرداختند؛ آنگاه، پس از خواندن فاتحه بر آبهای پروردگار به راه افتادیم، باشادی وخوشی، و به خویش سفری کامیاب و سود بسیار نوید دادیم.» این نمی‌توانست معمول باشد که بازرگانی بدون فکر پیش و آمادگی یك کشتی تمام بخرد و به راه بیفتد. ولی به نظر می‌آید که ناخدایان خودشان بیشتر

ماندە ازصفحهٔ ۱۵۳

بازبرد به کتابها درخود متن داده شده است. اینها همه سفرهای یکراست است، بجز بزرگ، صفحهٔ ۱۳۰، که به شحرلوبان، که بایستی درنگی در جزیره های نیکوبار و در کولم فرض کنیم، اقلا به اندازه‌ای که برای گرفتن آب‌کافی باشد. مقدسی، صفحهٔ ۲۱۵، کوتاه‌ترین و بلندترین زمانرا برای سفر دریائی ازقلزم به جده میدهد؛ شصت روز به نظر بسیار آهسته میرسد، ولی باید دشواریهای این دریا و لزوم لنگر انداختن در شب را درنظر داشته باشیم. در بزرگ، صفحه‌های ۹۱-۹۲، فاصله داده شده است ـ «اقلا ۴۰۰ فرسخ»، یا ۱۲۴۵ میل دریائی اگر فرسخ ۶۳۰۵ یارد باشد.

E. de Saint-Denis, «La vitesse des navires anciens» در Revue archéologique جلد ۱۸ (ژوئیه ـ سپتامبر ۱۹۴۱) صفحه‌های ۱۲۱-۳۸.

بازرگان بودند ، نه فرمانده کشتی . فرمانده کشتی را « ربان » میخواندند . ۱۱۲

سفرهای دریائی در آن روزها پر از سختی بود . نخست آن که کشتیها بیشتروقتها انبوه از مردم بود . ابن‌جبیر از وضعی که حاجیان هنگام گذشتن از عیذاب به جده باید تحمل کنند گله میکند . بزرگ از سه کشتی بسیار بزرگ که میانگین ۴۰۰ تن میبردند یاد میکند ، و چنین رقمی حتی در بزرگترین کشتیهای عربی ناممکن بود مگر آن که بادرنظر گرفتن میزان امروزی آنهارا زیاده ازحد پرازجمعیت میکردند. هنوزهم امروزه دراین قایقها همین کاررا میکنند. هر کسی که در شرق نزدیك یامیانه بااتوبوس سفر کرده میتواند انکار کند که وضع دراین کشتیها چه بوده ، ومیتواند انگیزه‌های بازرگانی ونبودن محدودیتهای قانونی را که سبب چنین وضعی ست دریابد .

سپس درنگهای درازی در بندر های نمناك و گرم میکردند ، که

۱۱۲- هزارویك شب ، شمارهٔ ۵۵۶ درترجمهٔ R Burton ، جلد ۶، صفحهٔ ۴۸ (نقل شده) . وصف جاها و کشتیها در هزارویك‌شب بیش‌از آن تاریك است که‌برای مقصود ما ارزش زیادی داشته باشد. باید درنظر داشت که سندباد بازرگان بوده ، نه ملوان . دربارهٔ سازمان‌امروزین‌نگاه کنید به A. Villiers, Sons of Sindbad صفحه‌های ۲۹۶-۹۷، و «Some Aspects of the Arab Dhow Trade» در مجلهٔ Middle East Journal جلد ۲ (اکتبر ۱۹۴۸) صفحه‌های ۳۹۹-۴۱۶ ؛ فرماندهان کنونی کشتیهارا در کویت ناخدا می‌نامند و اسماً صاحب کشتی خود هستند ، ولی درحقیقت ازنظر مالی دردست بازرگانان هستند. [دربارهٔ معنای واژه‌های «ناخدا» و « رهبان » نگاه کنید به یادداشتهای آخرهمین کتاب . مترجم]

در آنها کشتی در دست فرمانروایان محلی بود؛ باج بندر و پیشکشهای گران بایستی داده شود، و چه بسا درنگهای اجباری پیش می‌آمد که فقط زمانی پایان می‌یافت که امکان داد وستد دیگر تمام شده‌بود. در دریا توفان، رشته هـای صخره‌ای، و پایابها همیشه خطر در پیش داشتند؛ ناخدایان و جاشوان فقط اندکی کمتر از بازرگانان درمانـدگی حس میکردند؛ در میان موجهای بزرگ مردم در واقع «کرمی بر تـراشهٔ چوبی» بودند. به این‌همه، خطرهراسناك دریازنان را در کشتیهای پارو-دارشان، که درهوای آرام ونسیم‌سبك ازهر کشتی که فقط بابادبان میراند تندتر میرفتند، بیفزائید؛ این‌دریازنان‌را فقط میتوانستندبا کنش ناویان آتش‌انداز که در کشتی‌بودندپس‌برانند،مگردربرخی آبها که فرمانروای آن ناوگانی برای پائیدن کشتیها نگاه میداشت. مارکوپولو میگوید که دریازنان گجرات جرگه‌هائی از بیست تاسی کشتی درفاصله‌های پنج یا شش میل درست میکردند و با نشان‌دادن آتش یا دود به یکدیگر خبر میرساندند. در میان همهٔ این سختیها و رنجها، ملوان و بازرگان از خداوند یاری میخواستند، و داستانهای دریا پراز نام اوست.[۱۱۳]

۱۱۳ـ در بارهٔ انبوه شدن مردم در کشتیها: ابن‌جبیر، صفحهٔ ۷۱؛ بزرگ، صفحهٔ ۱۶۵؛ Villiers صفحهٔ ۶۰. در بارهٔ درنگهای اجباری و باج دادن: اخبار، بند ۱۱؛ ابن‌بطوطه، جلد ٤، صفحهٔ ۷۹. در بارهٔ توفان و رشته‌های صخره‌ای: بزرگ، در جاهای گوناگون؛ ابن‌جبیر، صفحه‌های ۷۲ـ۷۵؛ ابن‌بطوطه، جلد ٤، صفحه‌های ۱۸۵ـ۸٦؛ بلاذری، صفحهٔ ٤۳۱ (نقل شده)؛ و جز آن. در بارهٔ کشتیهای دریازن: طبری، جلد ۳، صفحهٔ ۱۵۸۲، بارجه‌هائی را که به بصره در ۸٦٦ تاخت

مانده در صفحهٔ بعد

برای این که یك صورت زنده و جانداری از زندگانی دریا داده شود ، این شرح را با ترجمهٔ چهار داستان از نویسندگان عربی ، که سفرهای دریائی سده‌های میانه را وصف کرده‌اند ، به پایان میرسانم .

ماندهٔ از صفحهٔ پیش

می‌آوردند وصف میکند : هر کشتی یك رهبان (اشتیام) ، سه آتش‌انداز (نفات ، نفت‌انداز) ، یك درودگر ، یك ناوا ، وسی ونه پاروزن و جنگی داشت : جمع آنها ٤٥ تن . مارکوپولو (یول) ، جلد ۲ ، صفحهٔ ۳۸۹ . در بارهٔ ناوهای جنگی : ابن‌بطوطه ، جلد ٤ ، صفحه‌های ٥۹-٦۰ ، یك ناو جنگی هندی را وصف میکند که شصت پارو ، و یکی دیگر را که پنجاه پاروزن و پنجاه سرباز حبشی داشت ؛ درجنگ آسمانه‌ای روی سر پاروزنان آنها را از تیر وسنگ می‌پائید . نگاه کنید به Gildemeister. دربارهٔ دین دردریا نگاه کنید به Barthold, «Der Koran und das Meer» در مجلهٔ Z. D. M. G. ، دورهٔ نو ، جلد ۸ (۱۹۲۹) ؛ Gildemeister ؛ ابن‌جبیر ، صفحه‌های ۷۲-۷٥ ؛ ابن‌بطوطه ، جلد ۱ ، صفحه‌های ۳۹-٤٤، جلد ۲ ، صفحه‌های ۹۰-۹۱.

پیوست فصل سوم

چهار داستان دریائی

(۱) کاردانی عبهره در دریاورزی

(بزرگ، صفحه‌های ۸۵ــ۹۰)

در میان داستانهای دریائیان و ناخدایان داستانی‌ست که در بـارهٔ رهبان عبهره گفته‌اند. او در اصل از کرمان بود، شبانی در یکی از بخشهای آن، سپس ماهیگیر شد، و بعد ملوانی در کشتی‌ای که با هند داد و ستد میکرد. سپس او به یك کشتی چینی رفت و بعدها در آن رهبان شد. او ازکار دریا نیك آگاه بود وهفت بار به چین سفر کرد. پیش‌از او کسی به چین گذر نکرده بود مگر آنها که دل به دریای پرخطر زده بودند. هرگز شنیده نشده بود که کسی این سفر را بدون پیش آمد بـد انجام دهد و برگردد: اگر کسی به سلامت سفر چین را انجام میداد، آن شگفت بود و بسلامت برگشتن نایاب؛ و هرگز نشنیده بودم که کسی بجز او سفر به چین و سفر برگشت را بدون پیش‌آمـد بدی انجام داده باشد.

یك بار اورا درقایقش [متیال] با مشک آبی یافتند که چند روزی در دریا مانده بود. داستان زیر را رهبان شهریاری که درخط چین رهبان بود نقل کرد:

از سیراف به چین میرفتم، و میان صنف و چین در ناحیـهٔ سندل فولات ــ که جزیره‌ای بردهانهٔ دریای سنجی، یا دریای چین است ــ

بودم که باد آرام گرفت ودریا آرام شد : ما لنگرها انداختیم و آنجا که بودیم دو روزی آسودیم . روز سوم از دور چیزی بر دریا دیدیم. من قایق کوچك (دونیج) را به دریا انداختم با چهارجاشو و به آنها فرمان دادم ، «بسوی آن چیز سیاه بروید و به‌بینید چیست.» پس آنها رفتند و بر گشتند و ما پرسیدیم ، « چیست ؟» و آنها گفتند « رهبان عبهره است در قایقش با مشگ آب . » من پاسخ دادم ، «پس چرا نیاوردیدش؟» آنها گفتند ، « ما کوشیدیم ؛ ولی او گفت : من فقط به شرطی به کشتی شما در می آیم که رهبان و فرمانـده کشتی شوم و کالا به ارزش ۱۰۰۰ دینار به قیمت سیراف به من بپردازید ، و گرنه به کشتی درنخواهم آمد. » چون ما این گزارش را شنیدیم از سخنان او به شگفت آمدیم . من با چندتن دیگر از کشتی پائین آمدیم و به جائی که موجها او را بالا و پائین میغلتانیـد رفتیم ؛ ما او را صدا زدیم و از او خواهش کردیم که با ما بیاید. ولی او گفت ، « وضع شما بدتر از من است ، من ازشما بیشتر در امن هستم . ولی اگر به من کالا به ارزش ۱۰۰۰ دینار به قیمت سیراف بپردازید وفرماندهی کشتی را به من بدهید با شما می آیم . » پس ما گفتیم ، « این کشتی کالا و چیزهای پر ارزش بسیار و مردم بسیاری در بردارد ، و به مازیانی نمیرسد که پند و راهنمائی عبهره را برای ۱۰۰۰ دینار به دست بیاوریم . »

پس او با قایق و مشگ آبش به کشتی درآمد . وچون به کشتی سوار شد گفت ، کالا به ارزش ۱۰۰۰ دینار به من بدهید ؛ و ما به دست او سپردیم . سپس ، چون کالا را در جای امنی گـذاشت ، به رهبان آواداد ، « کنار بنشین ! » ورهبان از جای خود برخاست . پس او به مـا

گفت ، «تا فرصت مانده وظیفهٔ شماست که فرمانها را تمام انجام دهید.» ما گفتیم، «چه باید بکنیم؟» او گفت، «بارهای سنگین‌را به دریا بیندازید،» پس ما نیمی از بار کشتی یابیش‌از آن‌را بیرون انداختیم . سپس، «دکل بزرگ‌را ببرید،» و ما آنرا بریدیم و به‌دریا انداختیم. بامداد او به ما فرمان داد که لنگرها بر گیریم و بگذاریم موجها کشتی را ببرند ، و ما چنین کردیم ؛ آنگاه طناب لنگر بزرگ را ببریم ، و ما آنرا نیز بریدیم ، و آن‌را در دریا رها کردیم . سپس او به‌ما فرمان داد که با لنگرهای دیگر همچنان کنیم ، و چنان کردیم تا شش لنگر در دریا رها کردیم . روز سوم ابری چون منار برآمد ، و بار دیگر در دریا فرو شد؛ سپس توفان بر سر ما تاخت . واگر بارها را به دریا نینداخته بودیم و دکل را نبریده بودیم به‌نخستین موجی که به‌ما میخورد غرق شده بودیم. توفان سه روز و سه شب کشید ، و کشتی بی‌لنگر و بادبان بالا و پائین می‌غلتید، ونمی‌دانستیم که به کدام سومیرود . روز چهارم باد آغاز کاستن کرد ؛ سپس بکلی ایستاد و در پایان روز دریا آرام شد . از بامداد روز پنجم دریا خوب بود و باد یکراست ؛ ما دکلی افراختیم ، بادبانها بر کشیدیم و به‌راه افتادیم ؛ خداوند ما را نگه داشته بود . ما به‌چین رسیدیم ، و آنجا ماندیم تا خرید و فروش کردیم ، کشتی خودرا تعمیر کردیم ، و دکلی بجای آن دکل که به‌دریا انداخته بودیم ساختیم. سرانجام چین‌را پشت سرنهادیم و بسوی سیراف روانه شدیم .

وقتی‌نزدیك جائی رسیدیم که فکرمیکردیم عبهره را نخست آنجا دیده بودیم ، ازیك جزیره وچند رشتهٔ صخره‌ای گذشتیم . عبهره گفت ، «لنگرها بیندازید!» وما چنین کردیم. پس قایق نجات [قارب] را پائین

آوردیم ، و پانزده مرد در آن رفتند، وعبهره فرمان داد که به یکی از آن رشته‌ها که نشان داد بروند و لنگریرا در آنجا جستجو کنند . ما از این فرمان در شگفت شدیم ، ولی گفتگوئی نکردیم ؛ پس آن مردان رفتند و با لنگر بر گشتند . بار دیگر عبهره فرمان داد که به‌رشتهٔ صخره‌ای دیگری که نشان داد بروند ولنگری را از آنجا بیاورند ، و آنها رفتند و با لنگر بر گشتند . پس او فرمان داد که بادبانها را بر کشیم ، و ما بادبانها را بر کشیدیم و به‌راه افتادیم .

ما از او پرسیدیم ، «چگونه از آن لنگرها آگاهی داشتی ؟ » او پاسخ داد ، «آری ، خواهم گفت . آنوقت که شمارا دراینجا یافتم درست روز سی‌ام ماه بود و هنگام بالا آمدن آب . ولی آب در همانوقت بسیار فرو نشسته بود و شما میان رشته‌های صخره‌ای وجزیره بودید . پس‌من به‌شما فرمان دادم که بارهای سنگین را به‌دریا بیندازید و شما چنین کردید سپس دربارهٔ لنگرها اندیشیدم ، و دریافتم که درچین به‌آنها نیاز فوری نخواهیم داشت و این که ارزش هم‌وزن آنها از کالا هائی که مانده بود دو برابر ارزش لنگرها بود ؛ پس من آنها را نیز به دریا انداختم‌چون‌ناگزیر بود کشتی‌را سبك کنم. این سه لنگربالای صخره‌ها وجزیره دیده میشد ، درحالی که سه لنگردیگر در آب فرو رفته بود ».
ما پرسیدیم ، « ولی چه نشانی از این فرو نشستن آب و توفان داشتی ؟» اوپاسخ داد ، « من و دیگران پیش‌ازمن این‌دریا را آزموده‌ایم ودریافته‌ایم که درست روز سی‌ام هر ماه آب بسیار فرو می‌نشیند و این صخره‌ها را نمایان میکنند . ازاین گذشته هنگام فرونشستن آب توفان سختی‌هست که از ژرفای دریا برمیخیزد . کشتی‌ای که در آن‌بودم برسر یکی از این

صخره‌ها شکسته شد ، زیرا هنگامی که بالای این صخره‌ها شب را لنگر انداخته بودم فرو نشستن آب مرا غافل گیر کرد ؛ ولی من خودرا در آن قایق رهانیدم . و اگر شما در آنجائی که بودید مانده بودید ، بیش از یك ساعت نمی کشید که در پیش توفان کشتی شما به صخره ها میخورد ، زیرا شما برفراز جزیره بودید ، و اگر بر آن جزیره به صخره میخوردید کشتی شما شکسته میشد . »

این عبهره در این دریا سفرهای بسیار کرده و خطرهای بیشمار چشیده بود ، ولی این از شگفت‌ترین آنها بود .

(۲) بسوی ریسوت

(بزرگ ، صفحه‌های ۹۰ـ۹۲)

محمد پسر بابشاد برای من از پیشامدی نقل کرد که وقتی که او از فنصور بسوی عمان میرفت برایش رخ داده بود . پس از آن که از دریای هر کند گذر کرده و به دریای هند درآمده‌بود ، و آهنگ گذشتن بسوی غرب کرده بود ، رهبان✡ کشتی‌اش به او گفت ، «آهنگ کدام بندر درغرب داری؟ » او پاسخ داد ، « من عزم ریسوت دارم یا یك فرسخ بالا یا پائین آن . » رهبان به او گفت ، « ما عزم بندری پنجاه فرسخ زیر ریسوت داریم . » پس بیست دینار نذر کردند که به مسکینان بدهند . آنوقت ٤۰۰ فرسخ از ریسوت دور بودند .

پس از پانزده روز که بر آب رفتند پنداشتند که به کوههای غرب

✡ خود محمد پسر بابشاد ناخدا بود. نگاه کنید به‌بزرگ ، صفحهٔ ٥ ، دربارهٔ محمد پسر بابشاد که ناخدای بنامی بود .

نزدیك میشوند و دربارهٔ نذرخود تا شامگاهان گفتگو میکردند . تا بامداد همچنان کشتی راندندو چون روزشد بادیدبان کشتی به سر د کل بالارفتند ، ولی چیزی ندیدند و پائین آمدند . ولی چون نماز پسین گزاردند ، محمد پسر بابشاد گفت ، «من خط سر کوه رامیتوانم به‌بینم.» ولی آن دیگر گفت، «چیزی نمی‌بینم.» پس‌او به دیدبان گفت بالا برود ، وچون او بالا رفت و بر سرد کل بر آمد ، فریاد زد ، « آمرزش خداوند بر آنهاباد که نام اورا بلند گردانند!» پس آنها نام خداوندرا بلندخواندند و به یکدیگر شادباش گفتند و از شدت شادی و خوشی گریستند . پس آنها همه شب پیش‌راندند تا نزدیك سحر گاه ، وچون سپیده دم بر آمد محمد پسر بابشاد گفت ، « لنگر بیندازید ، » و چنین کردند و بادبان پائین کشیدند . پس او به‌رهبان رو کرد و گفت ، « کجائیم ؟» و رهبان او را گفت که آنجا چهل فرسخ از ریسوت دور است . ولی محمد پسر بابشاد پاسخ داد ، « نی ، ما اکنون در ریسوت‌ایم : یاریسوت بر کرانه درست روبروی کشتی ست ، یا یك میدان تیر جلو یاعقب است . » و بیگمان چون روز شد در ریسوت بودند .

محمد پسر بابشاد افزود، «اگر بردریا هستی ومیخواهی بدانی که نزدیك خشکی یا کوه‌ای . پس‌ازظهر که‌آفتاب دارد فرو می‌نشیند بیرون بنگر ؛ اگر وقتی‌آفتاب پائین میرود کوه یا جزیره‌ای در افق روبرو باشد ، آنوقت نمایان است . »

(۳) کشتی شکستگی در راه هند

(بزرگ ، صفحه‌های ١٦٥ــ٦٨)

از داستانهای سفرهای پرخطرمشهور در دریا که به‌زمان‌ما رسیده

یکی این است که بازرگانی برای من نقل کرد :

به سال ۳۰۶ [هجری ، یا ۹۱۹ میلادی] از سیراف با کشتی بسوی صیمور روانه شدم. با ما کشتی عبدالله پسر جنید و یك کشتی از سبا همراه بود . این سه کشتی بسیار بزرگ و بر دریا شهره بودند ، با ناخدایانی که میان دریاورزان بنام و بلند پایه بودند . بـر این کشتیها ۱۲۰۰ مرد از بازرگان ، نا خـدا ، جاشو ، و دیگران ، و از ملتهای گوناگون سوار بودند . ارزش کالاهای گران و بارهای آن به شمار نمی‌آمد . پس از یازده روز کشتی راندن خطهای کوهها و زمین سندان و تانه و صیمور نمایان گشت . هر گز نشنیده بودیم که این سفر به این سرعت انجام یافته باشد ، پس شادی کردیم و به یکدیگر شادباش گفتیم که بسلامت گذر کرده بودیم ، و آماده [ی پیاده شدن] گشتیم چون گمان میکردیم که بامداد فردا به خشکی خواهیم رسید .

ولی آنگاه بادی از کوهستان برسرما تاخت ، ونتوانستیم بادبانها را در دست بگیریم ، و در توفان و باران و تندر و بـرق گیر افتادیم . رهبانان وجاشوان کشتی پیشنهاد کردند که بار کشتی‌را به دریا بیندازند، ولی احمد [صاحب کشتی ما] آنها را ازاین کار باز داشت و گفت ، « من بارها را به دریا نمی‌اندازم مگر آن که وضع از دست من بیرون برود و بدانم که نابود خواهم شد . » پس مردان پائین رفتند تا آبی را که در کشتی جمع شده بود از دو طرف بیرون بریزند . آن دو کشتی دیگرهم درهمین وضع بودند وهمهٔ چشمها به صاحب دوخته شده بـود که به بینند او بارهارا به دریا خواهدریخت یا نه ، تا از او پیروی کنند. آنگاه بازرگانان زبان به گله گشودند وبه او گفتند ، « بارها را بیرون

بریز ، تو پاسخگو نخواهی بود ، ما داریــم نابود میشویم . » ولی او نپذیرفت . در شش روز بعد وضع بدتر شد . روز ششم که کشتی نزدیك بود غرق شود او فرمان داد که بار ها را بــه دریا بریزند ، ولی دیگر نمیشد که بارها را بیرون انداخت زیرا کیسه ها و عدلها ازباران سنگین شده بود ، آنسان که کیسه هائی که ۵۰۰ من وزن داشت از باران ۱۵۰۰ من شده بود . وضع خطرناك شده بود ؛ قایق نجات [قارب] را بر آب انداختند و سی و سه تن در آن نشستند . به احمد فشار آوردند که در قایق بنشیند ، ولی او گفت ، « من کشتی خود را رها نخواهم کرد ، چون بیشتر امید میرود که آنرا برهانم تا قایق نجات را ؛ و اگر کشتی غرق شود ، من با آن فرو میروم ، چون در بند نیستم که پس از گم کردن سرمایهٔ خود بر گردم . »

بازرگانی که این داستان را برای من گفت نقل کرد :

ما پنج روز بی‌خوراك و آب درقایق‌ماندیم ، تا آنجا که از گرسنگی و تشنگی و رنجهای دریا دیگر نیروی سخن گفتن در ما نماند . موج و باد چنان قایق را می‌غلتانید که نمیدانستیم زیر آب هستیم یا روی ان . و از شدت گرسنگی به یکدیگر اشاره کردیم که یکی را از میــان خودمان بخوریم . در میان ما درقایق یك پسر فربهی بود که هنوزبالغ نشده بود و پدرش در کشتی مانده بود: پس بر آن شدیم که اورا بخوریم. پسر حس کرد که چــه میخواستیم بکنیم ، و من او را دیدم که سر به آسمان بلند کرده بود و لبها و چشمان خود را تکان میداد و آهسته دعا میکرد . هنوز یك ساعت نگذشته بود که ما نشانی ازخشکی دیدیم . بزودی خشکی نمایان شد ؛ آنگاه قایق به گل نشست ، واژگون شد

و پر از آب گشت . ما نیروی ایستادن یا جنبیدن نداشتیم . ولی در آن دم دو مرد دوان از کرانـه سوی قایق آمدند و از ما پرسیدند که از کجا می آئیم ؛ ما بـه آنها گفتیم از فلان کشتی ، که نامش را بردیم . آنها ما را در آغوش گرفتند و به کرانـه بردند . آنجا ما به رو افتادیم ، گوئی که مرده‌ایم . یکی از آن دو مرد از نزد ما رفت ؛ من از دیگری پرسیدم که اینجا کجاست و او پاسخ داد ، «این دود که می‌بینی از تیز است . دوست من به دیه رفت ، که در آنجا خوراك و آب و پوشاك داریم . » آنگاه ما را به شهر بردند .

همهٔ آنهائی که در آن سه کشتی بودند هلاك شدند ، و یکی از آنها هم رهائی نیافت مگر آن مشتی که در قایق نجات رفته بودند . در میان غرق شدگان رهبان کشتی ما ، احمد ، بود که نامش مشهور مانده است . از دست رفتن این کشتیها و بار کالای آنها به‌فرو افتادن سیراف وصیمور کمك کرد ، زیرا در این پیشامد ثروت بسیار و شمار بسیار از ناخدایان و رهبانان و بازرگانان از میان رفتند .

(۴) گذر از عیذاب به جده

(ابن‌جبیر، صفحه‌های ۷۲-۷۵)

دو شنبهٔ بیست و پنجم ربیع الاول ، برابر با ۱۸ ژوئیه [به گاه‌شماری گرگوری ۲۵ ژوئیه ۱۱۸۳ میلادی] ، برای گذر کردن به جده برجلبه سوار شدیم. آن روز را در لنگرگاه ماندیم ، زیرا بادآرام بود و ناوبران نبودند ؛ و صبح سه شنبه به راه افتادیم ، با برکت خداوند بزرگ و شکوهمند و نعمت یاری او که بس‌خواهانیم .....

سه شنبهٔ بیست و ششم ربیع‌الاول، و چهارشنبه، سفر ما بـر آب با نسیم ملایمی که میوزید ادامـه یافت. ولی دیرگـاه شامگاهان شب پنجشنبه، در حالی که از دیـدار پرندگانی که از حجاز بالای سر ما چرخ‌میزدند شادی میکردیم، ازسوی‌آن سرزمین، از شرق، برقی زد. آنگاه توفان باران آغاز شد که افق را تیره ساخت، و بزودی همه افق را فرا گرفت؛ و باد سختی وزیدن گرفت که کشتی را از راه خود پس راند. توفان باد پیگیرشد و تاریکی‌چگال افزون گشت وافق را پوشانید، و ما نتوانستیم جهتی‌را که بسوی آن میرفتیم باز شناسیم تاآن که چند ستاره پیداشد که نشانهائی از آنها به دست‌آوردیم. بادبانرا به پائین دکل✡، که صاری باشد، فرودآوردیم، وآن شب را در دریای درشت و برهم‌خورده گذراندیم که ما را ناامید ساخت. ولی پس از آن که دریای سرخ پاره ای از خشم توفان خود را به ما نشان داده بود، خداوند بامدادان آسایش آورد. باد ایستاد، ابرها پراکنده شد، آسمان روشن گشت، و از دور حجاز نمایان شد. ما فقط میتوانستیم برخی از کوههای آنرا درشرق جده به بینیم؛ رهبان، یارئیس، به ما گفت که میان آن کوههائی که پیدا شده بود و جایگاه جده دو روز راه بود [سفرخشکی]. خداوند هرمانعی را درپیش ما هموار کند و با بزرگی ومهربانی‌اش هردشواری را آسان سازد!

آن روز پنجشنبه را با باد نـرم و دلپذیر کشتی راندیم؛ آنگاه

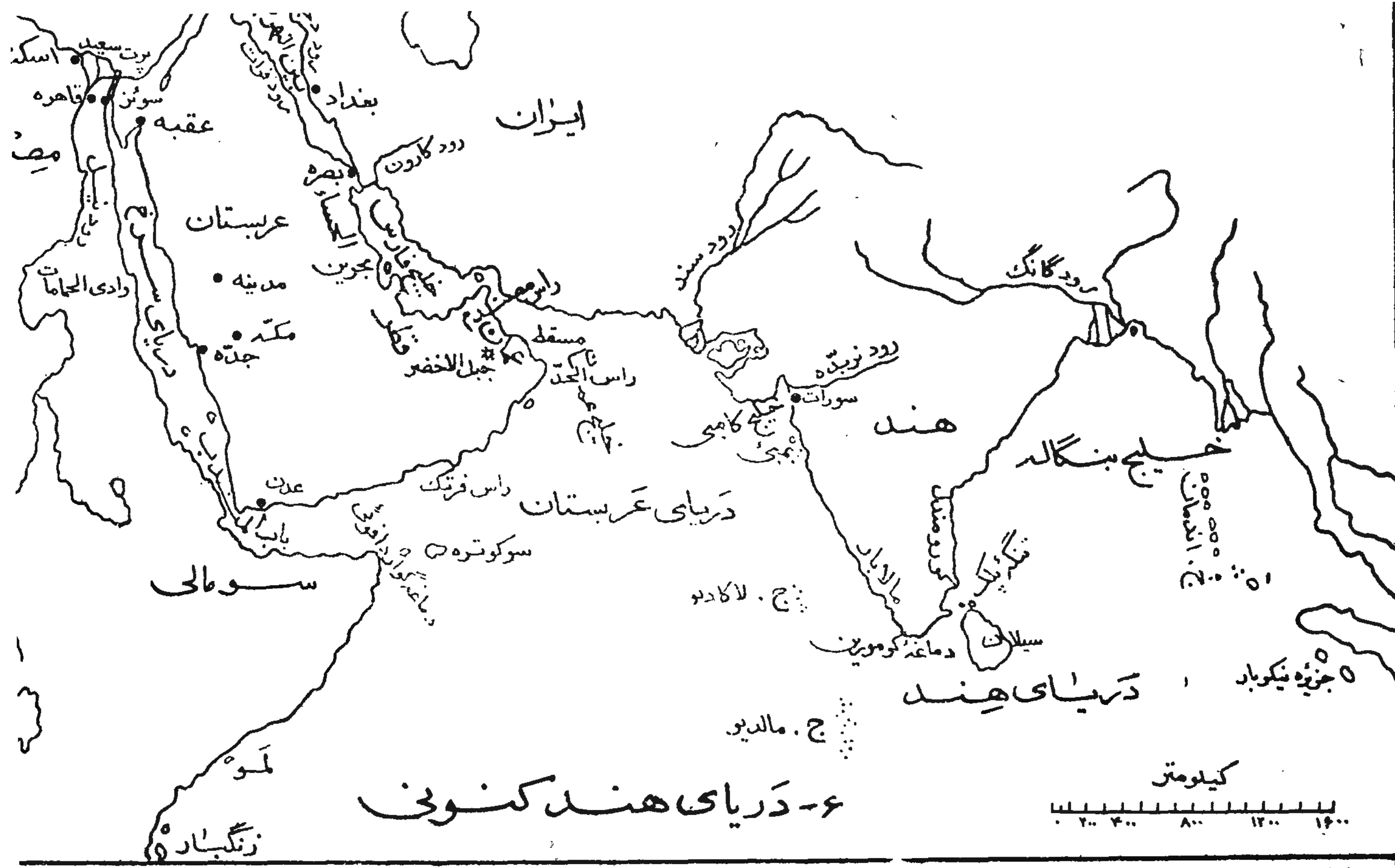
✡ ابن‌جبیر از اسپانی برای زیارت آمده بود. او و خوانندگانش با واژه‌های دریائی مدیترانه آشنا بودند، پس او میکوشد که واژه های معمول دریای هند را شرح دهد.

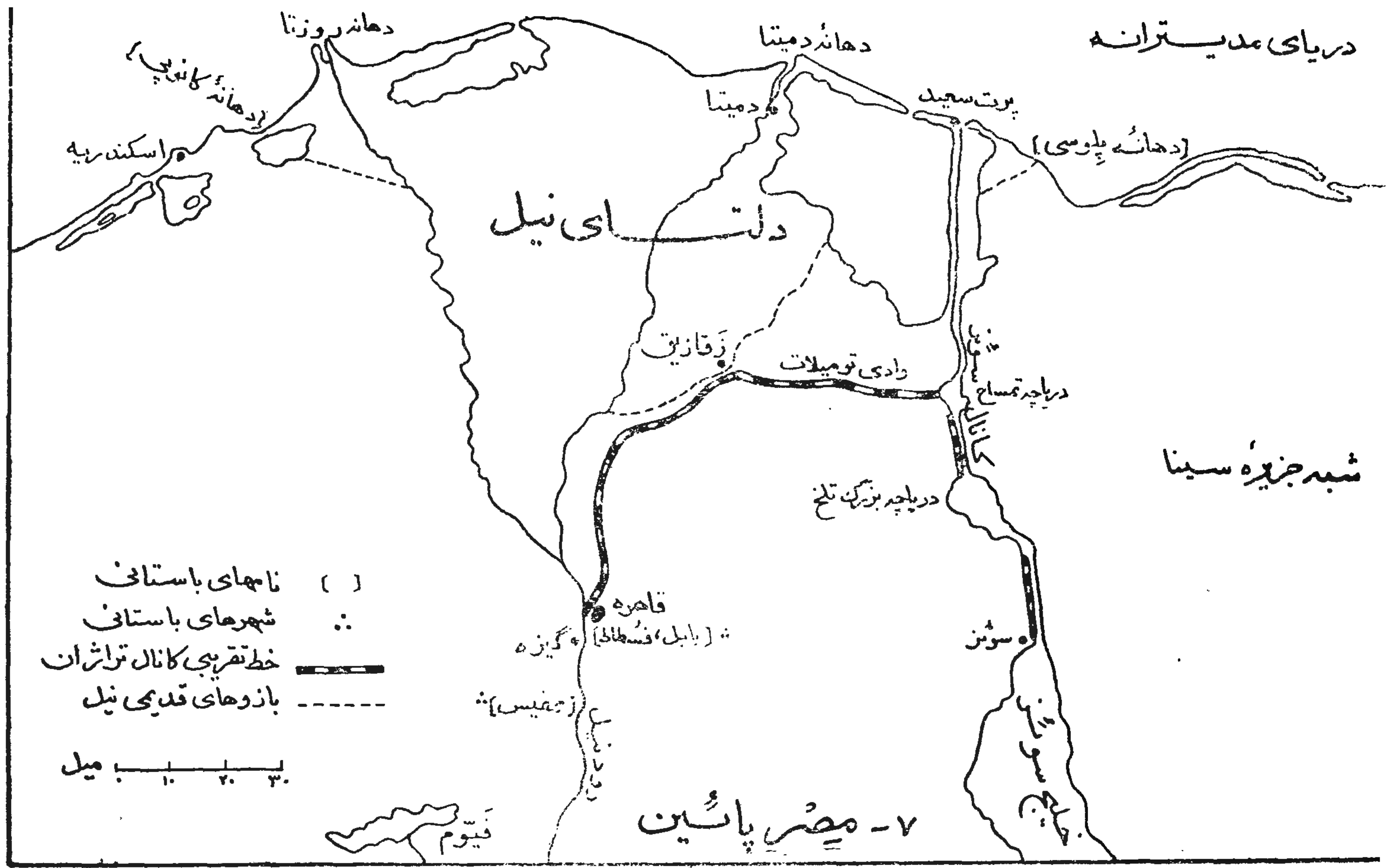
شامگاهان ، پس از آن که از صخره های مرجانی بسیار که آب بر آنها میخورد و به روی ما می‌شکفت گذشتیم ، در جزیره ای در دریا نزدیك آن خشکی که یاد کردیم لنگر انداختیم . ازمیان رشته های صخره‌ای آن با احتیاط بسیار گذشتیم ؛ نا خدا در کارش هشیار و کاردان بــود ، وخداوند مارا از صخره ها حفظ کرد تا ما در آن جزیره لنگر انداختیم. ما به کرانه رفتیم و شب آدینهٔ ۲۹ ربیع‌الاول را آنجا منزل کردیم . بامدادان هوا آرام بود و باد فقط از سوی مخالف میوزید ، و آدینه را در آنجا گذراندیم. شنبه که سی روز ماه تمام شده بود [غرهٔ ربیع‌الاخر]، باد کمی میوزید ؛ با آن باد آرام آرام راندیم ، درحالی که دریا به‌اندازه‌ای آرام بود که انگار کردی صفحه‌ای از شیشهٔ آبی‌ست .....

شامگاهان یکشنبهٔ دوم در لنگر گاهی به نام أبحر ، که یك روز ازجده دور بود ، لنگر انداختیم . این لنگر گاه جای بس شگفتی‌ست، چون شاخه‌ای از دریاست که به درون خشکی آمده ، وخشکی دو پهلوی آنرا گرفته است ؛ جلبه‌ها در یك نقطهٔ آرامی آنجا لنگر می‌اندازند . سپیده دم دوشنبه به برکت پروردگار بزرگ با نسیم مــلایمی از آنجا به راه افتادیم . خداونداست که کامیابی می‌بخشد ؛ خدائی جز او نیست. چون شب تیره شد نزدیك جده لنگر انداختیم ، وجده از آنجا چشم‌رس بود . بامداد سه شنبه باد برضد درآمدن ما به بندر گاه میوزید ؛ بدرون این لنگر گاهها رفتن بهرحال دشوار است زیــرا رشته های صخره‌ای مرجانی و آبهای پیچاپیچ بیشماردارد ؛ وما توانستیم که هنر این رهبانان و ملوانان را در راندن این جلبه ها در میان آنها به بینیم ؛ شگفت

است که چگونـه جلبه را از میان این آبهای باریك میبرند و همچو سواری بـر اسبی که به افسار حساس و به لگام نرم باشد از میان آنها میرانند ؛ و دراین امر کاردانی شگفتی از خود نشان میدهند که وصف آن دشواراست . نیمروز سه‌شنبهٔ چهارم ربیع‌الاخر ، ۲٦ ژوئیه ، به جده درآمدیم و خدارا سپاس گزاردیم .....

[از خطرهای سفر ، ابن جبیر یاد میکند از] سستی چرخها و طنابهای بالاکش کشتی، از بی‌ترتیبی وشکستن پی‌درپی آن هروقت که بادبان را برمیکشیدند یا پائین می آوردنـد یا لنگریرا از لنگربند میکشیدند ؛ و گاهی تنهٔ کشتی به یکی از صخره های مرجانی که از میان آنها میگذشت میخورد و صدای دلخراش آنرا می‌شنیدیم که مارا نومید میساخت ؛ و گاهی نمیدانستیم که زنده می‌مانیم یا می‌میریم .....


ایران
عربستان
مدینه
مکه
جده
عقبه
سوئز
قاهره
پرت سعید
وادی الحمامات
بغداد
رود کارون
بصره
بحرین
مسقط
جبل الاخضر
راس الحد
عدن
راس فرتک
دریای عربستان
سوکوتره
سومالی
زنگبار
رود سند
رود نربدّه
سورات
خلیج کامبی
بمبئی
هند
رود گانگ
خلیج بنگاله
مالابار
سیلان
دماغه کومورین
ج. لاکادیو
ج. مالدیو
دریای هند
جزیره نیکوبار
کیلومتر
۰ ۲۰۰ ۴۰۰ ۸۰۰ ۱۲۰۰ ۱۶۰۰
۶- دریای هند کنونی


دریای مدیترانه
دهانهٔ روزتا
[دهانهٔ کانوپی]
اسکندریه
دهانهٔ دمیتا
دمیتا
پرت سعید
[دهانهٔ پلوسی]
دلتای نیل
زقازیق
وادی تومیلات
دریاچهٔ تمساح
کانال سوئز
شبه جزیرهٔ سینا
دریاچهٔ بزرگ تلخ
قاهره
[بابل، فسطاط]
گیزه
سوئز
[ممفیس]
رود نیل
خلیج سوئز
فیوم
نامهای باستانی
شهرهای باستانی
خط تقریبی کانال تراشان
بازوهای قدیمی نیل
میل
۱۰ ۲۰ ۳۰
۷ – مصر پائین

چند یادداشت ازمترجم *

در کتابهای تاریخ نه فقط در باطن مطالب آنها از نظر هـای خاصی گردآوری و پشت سر هم گذاشته میشود، بلکه ظاهر آنها هم با بکار بردن عنوانهای دستچین شده همان هدفها را می پروراند . بـرای نمونه، حتی در کتابی که موضوع آن دریانوردی یك‌قوم شرقی، عربها،

* وقتی ترجمهٔ این کتاب به من واگذارشد قرار بود که فصلی در بارهٔ دریانوردی ایرانیان به آن بیفزایم . چون ترجمه تمام شد دریافتم که منابع فصلی که باید دربارهٔ ایران نوشته شود (بجز قسمتی که ممکن بود دربارهٔ دریا ودریانوردی دراوستا و نوشته‌های هخامنشی و پهلوی گفته شود)، بهرحال تا آنجا که مربوط به سده‌های میانه است، همانهائی‌ست که نویسندهٔ این کتاب به‌کار برده (دراین زمینه نگاه کنید به‌کتاب هادی حسن A History of Persian Navigation، لندن ۱۹۲۸)، منتها آنچه به عرب نسبت داده شده درحقیقت مربوط به ایرانیان است . خواننده در پانویس ۱ این کتاب (نگاه کنید به زیر صفحهٔ ۱) می‌بیند که مردم ایران که بـه‌گمان نویسندهٔ کتاب ممکن است فرض شود زبانشان عربی بوده «عرب» خوانده شده‌اند. همچنین نویسندهٔ کتاب واژهٔ «تازی» و «تاشیه» منابع چینی را همه‌جا بی‌گفتگو به معنای «عرب» گرفته است. این معنا بعدها دربرخی نوشته‌ها برای آشوب‌کردن در تاریخ به‌این واژه چسبانیده شده و پایه و بن تاریخی ندارد . (در بارهٔ آشفتگی‌ای که در معنای این واژه راه یافته مثلا نگاه کنید به برهان قاطع زیر واژه‌های تاجك، تازك، تازی، و تازیك . نسبت دادن تازی به قبیلهٔ طی شگفت مینماید . طی با طا ونسبت به آن طائی‌ست . در صفحهٔ ۸۸ این کتاب نویسنده بجای طی

مانده در صفحهٔ بعد

درآبهای شرقی ، دریای هند ، است درعنوان بخشهای آن « شرق پیش از اسکندر » ، « خلیج فارس در روزگار هلنیستی و رومی » ، و مانند آن دیده میشود .

اگر فرض کنیم که افسانه‌های اسکندر،+ که قرنها پس از پیشآمد-هائی که به دورهٔ او نسبت داده اند در اسکندر نامه های یونانی و عربی و فارسی و جز آن گردآوری شده ، باآن همه آشفتگی که در نامهای سرزمینها وجای آنها دیده میشود ، و امکان ناپذیر بودن آن پیشامد ها وجهانگیری درآن دورهٔ کوتاه ، و باز نماندن هیچ‌اثر واقعی از اسکندر درهیچ نقطه‌ای از امپراتوری خیالی پهناور هفت هشت سالهٔ او،× حقیقت تاریخی دارد ، تازه بـه چه دلیل میتوانیم تاریخ شرق را به « پیش از اسکندر » و « پس از اسکندر » بخش کنیم ؟

اسکندر پیکری ست کـه برای بیان کردن تاریخ آن زمان

ماندهٔ ازصفحهٔ پیش

« تی » داده که به همین صورت نگاه داشته شد ؛ شاید اشتباه چاپی در اصل کتاب باشد .) پس اگر نام «عرب» از عنوان کتاب برداشته وبجای آن «ایرانی» گذاشته شود در متن گفتگوهای اساسی و تاریخی کتاب نباید چندان تغییر زیادی داد ، بجز درقسمت دورهٔ باستانی ، که برای آن دوره هم در بارهٔ دریانوردی عربها ، چنان‌که در فصل اول همین کتاب دیده میشود (نگاه کنید به صفحه‌های ٤٩ ، ٥٣ ، ٥٦) ، هیچ گونه گواهی وسند سرراست نداریم . عجالتاً ، تا بدست‌آمدن فرصت ، به یادآوری و سنجش چند نکته دراین یادداشتها اکتفا میشود .

+ حتی به‌هیچ وجه مسلم نیست که نام «اسکندر» با «الکساندر» مقدونی یکی باشد .

× تاکنون حتی روی یك سکه هم نام الکساندر دیده نشده است .

به صورتی که خواسته‌اند دربیاورند تراشیده شده ، ولی خلیج فارس در دورهٔ مورد بحث این کتاب دریائی‌ست که مردم‌آن ، یالااقل بیشتر آنها ، ایرانی بوده، در زیرفرمانروائی شاهنشاهی اشکانی و ساسانی بوده ، بندر-های عمدهٔ آن ایرانی بوده ، ناخدایان ودریانوردان‌آن ، یا لااقل بیشتر آنها ، ایرانی بوده ، ... پس‌چرا باید عنوان چنین بخشی از کتاب مثلا « خلیج فارس در روزگار هلنیستی و رومی باشد » ؟ ✡

✡ هلنیسم (Hellenism) . برای تحول ژرفی که در دین و فرهنگ و هنر در جهان باستان در سدهٔ سوم پیش‌از میلاد روی داد که آغاز دورهٔ نوینی در تاریخ بشر بود درسدهٔ نوزدهم اصطلاح « هلنیسم» را ، به گمان این که سرچشمهٔ این تحول یونانیها پس‌از جهانگشائی اسکندر بوده اند، تراشیدند . (نگاه کنید به G. P. Gooch, History and Historians in the Nineteenth Century ویرایش دوم ، لندن ۱۹۵۵ ، صفحهٔ ۴۵۱ .) ولی علت این تحول خروج اسکندر و ویرانگریهای او نبود ، بلکه سبب آن ظهور مهر یا مسیحا درایران شرقی (زایش ۲۷۱ پیش‌از میلاد) ، و گسترش شگفت‌آور دین او در سراسر جهان باستان ، ازچین و تبت تا شمال جزیرهٔ انگلیس و کنار صحرای افریقا بود ، که درهمه جا آثار این دین بازمانده است وهرسال مهرابه‌های تازه‌ای از زیرخاك (بیشتر از زیر کلیساها) بیرون می‌آید. (نگاه کنید به ذ. بهروز، تقویم وتاریخ درایران، از رصد زردشت تا رصد خیام ، زمان مهر ومانی، شمارهٔ ۱۵ ایران کوده ، تهران ۱۳۳۱.) این دین که به‌نام مهرخداوند ، « بغ » ، خوانده میشده ، در زبانهای اروپائی به نام « بغانی » (Paganism) شهرت یافته و دین شاهنشاهی بزرگ اشکانی وامپراتوری پهناور روم بوده است . این است معنای حقیقی «هلنیسم» .

خود واژهٔ « هلن » hellen در پاره‌ای از نوشته‌های کهن یونانی

مانده درصفحهٔ بعد

حقیقت این است که اگر یك سوی این بحث یونان وروم باشد و یك سوی دیگر هند و شرق دور ، و عنصر ایرانی ، چنان که رسم است ، کنار گذاشته شود ، یا فقط گاه گاهی ناگزیر به‌آن اشارهٔ سرسری بشود ، شکافی در این میان باز میماند (اگر راه خشکی‌را نیز به دست فراموشی بسپاریم) و جا برای یك مردم میانجی باز میشود ؛ و این نقشی‌ست که دراین کتاب برای مردم عربستان پیش‌بینی شده است ، که یامیانجی بازرگانی میان هند و روم باشند ، یا کندر و صمغ خوشبو به اطراف جهان ببرند .

ماندهٔ از صفحهٔ پیش

به‌معنای « بغانی » pagan به‌کار رفته است . (نگاه کنید به واژه نامهٔ یونانی به انگلیسی Liddell و Scott ویرایش نوین، صفحهٔ ۵۳۶؛ ودر بارهٔ آشفتگیهائی که در معنای این واژه در انجیل دست داده نگاه کنید مثلا به Thayer, A Greek-English Lexicon of the New Testament صفحهٔ ۲۰۵ .)

نیز به‌این مطلب اشاره میکنیم که شاید بررسی بیشتر درنوشته‌های کهن آمیخته شدن واژهٔ یونانی هلیو = خورشید (مهر) و هلن را آشکار سازد . در کتیبهٔ یونانی مهر به صورت هلیومیثرا helio mithra آمده است. (نگاه کنید به Cumont, Mysteries of Mithra صفحهٔ ۷۱.)

بهرحال افسانهٔ اسکندر وگسترش فرهنگ یونانی چنان باموضوع مهر ودین مهرآمیخته شده که حتی سر تندیس مهری را به نام «اسکندر درحال مرگ» خوانده اند . (نگاه کنید به Cumont, Mysteries پیکر ۴۴ ، و نیز از همین نویسنده « Alexandre mourant ou Mithra touroctone ? » در مجلهٔ Revue archéologique ۱۹۴۷.)

خواجه میفرماید :

ما قصهٔ **سکندر** ودارا نخوانده‌ایم   ازما بجز حکایت **مهر** و وفا مپرس

برای دورهٔ پیش از اسلام ، نویسندهٔ این کتاب همه جا از نبودن گواهی دربارهٔ کشتیرانیِ‌عربی درردریای هند گله دارد ، واین کشتیرانی را بر پایهٔ « شاید » ، « گویا » ، «احتمال دارد » ، و «ممکن است » از گواهیهای غیرمستقیم باز میسازد . آنگاه در یك مورد که دیگر دست به دامن گواهیهای غیرمستقیم نمیشود زد با شگفت میپرسد: «پارسیان ، حبشیان، یونانیان. حتی‌مردمان بربریه، سومالی شمالی، ناوران شده‌اند. پس به سر عربها چه‌آمده است ؟ » (صفحهٔ ٥٦) پاسخ این است که چیز تازه‌ای برسرعربها نیامده‌است ؛ مردم عربستان هرگز مردم دریانوردی در دریاهای باز نبودند ، وگواهی زمان پدید آمدن اسلام ، چنان که درخود این کتاب هم یاد شده (صفحه‌های ۷۲ ، ۷۳) ، این موضوع را استوار میسازد .



این یك شیوهٔ برقرارشدهٔ تاریخ نویسی اروپائی ست که درآسیای میانه و غربی هرجا که تاریخ با داستانهای بابل و آشور و یهود وعرب پرنمیشود بی گفتگو دست بدامن یونان واسکندر میشوند. پس،صفحه‌های بسیاری از این کتاب وقف بحث و موشکافی دربارهٔ کشف هیپالوس نام یونانی در بکار بردن بادهای موسمی برای کشتیرانی از میان دریای هند شده‌است . ازقرار معلوم «هیپالوس» صورت دیگری از«هیسپالوس» است ، وآن صورت یونانی‌شدهٔ واژهٔ «سفاله» است ، که نیز نام کرانه‌ای ست که باد سفاله (سفالة الریح ، ترجمهٔ عربی از « زیر باد ») از آنجا میوزد . پتولمه آن بخش دریای هند را که جنوب کرانـهٔ جنوبی

عربستان است تاعمان دریای هیپالوس مینامد . دماغهٔ سفاله در زنگبار (نگاه کنید به نقشهٔ ٤) و این قسمت دریا از روی باد سفاله نامگذاری شده ، نه آن‌طور که نویسندهٔ « پریپلوس دریای اریتره » گمان کرده ، هیپالوس دریانورد ناشناسی بوده که نام او بر آن باد و دریا گذاشته شده است.☆



یك مسئلهٔ دیگر که تاریخ باستان و سده های میانــه را آشفته و درهم برهم کرده بردن نام سرزمینها و شهرها و رودخانه ها از شرق به غرب ، و در پی این نــامگذاری پدید آمــدن « دوقلو » برای شهرهــا و سرزمینها ، بخصوص در شرق و غرب ایران است . به این ترتیب از بازشناختن این که فلان پیشامد تاریخی در کدام سوی جهان روی داده است در می مانیم . در روزگار ساسانیان و در زمان پیدایش اسلام حتی واژه‌های شرق و غرب و شمال و جنوب معنای حقیقی خود را از دست داده بودند . این‌کار هم ، مانند آشوب در تاریخ گذاری که قرنها از تاریخ را می‌انداختند ، بیشتر برای سازگار کردن زمانه و آماده کردن مردم برای پذیرفتن یا رد کردن نویدها یا بشارتهای دینی بوده است؛ و درنتیجه حقیقت پیشامدهای دیگر تاریخی‌هم دراثر این‌تاریکی

☆ نگاه کنید به E Herzfeld, Zoroaster and His World (پرینستون ۱۹٤۷) جلد ۲ ، صفحه‌های ٦٤٤ــ٤٥ و یادداشت پانویس آن ــ که در ضمن زمان نوشته شدن پریپلوس را میرساند .

در بارهٔ این «پریپلوس دریای ارتیره»، نویسندهٔ «دریانوردی‌عرب» میگوید که « پریپلوس مهمترین سند باستانی دربارهٔ موضوع بحث ماست.»

وابهام یا فراموش شده یا دانسته دگرگون جلوه گر شده است.

درماندن نویسندهٔ این کتاب و دیگران دربارهٔ این که «هند» به سرزمین گوشهٔ شمال غربی خلیج فارس اطلاق میشده مربوط به همین آشفتگی‌ست. سندهای بسیار از تاریخ نـویسان و مسالك و ممالك نویسان نشان میدهد که به سرزمین جنوب خوزستان و پیرامونش ارض الهند (ترجمهٔ عربی «هندوستان») میگفتند، و نامهای چندین بندر و شهر دراین سرزمین در ایران و عراق که با «اند» «یا» «هند» آغاز میشود این حقیقت را استوار میسازد.☆

همچنین مسئلهٔ دیگری که سبب گمراهی در رسیدن به حقیقت تاریخی ست نسبت دادن بیدلیل آثاری که باستانشناسان پیدا کرده‌اند به فلان قوم یا فـلان زمان است. برای نمونـه، نویسندهٔ این کتاب به پیروی از دیگران مینویسند: «فنیقیان درآموختن زبانها ودریافتن طرز فکر و رسم عموزادگان سامی خود در عربستان شاید کمتر بـا دشواری رو برو میشدند.» هرودوت میگوید که خاستگاه فنیقیان خلیج فارس بوده، و در تورات هـم فنیقیها در شمار فرزنـدان سام نیامده‌اند. ازکجا فنیقیها «سامی» شده‌اند و به چه دلیل لوحهای «سامی» را که در شام یافت شده به فنیقیها نسبت داده‌اند معلوم نیست. +



☆ نگاه کنید به‌صفحه‌های ۵۱، ۵۲ این کتاب.

+ چند قرن است که گذاشتن‌نامهای‌بیبلی (توراتی) روی‌سرزمینها و مردمان و زبانها یك روش عادی «علمی» اروپائی در تاریخ نویسی و

مانده درصفحهٔ بعد

آن چه در تاریخ میخوانیم ممکن است راست باشد ونیز ممکن است حقیقت برای غرضهای خاصی واژگون شده یا به دست فراموشی سپرده شده باشد. در میان ابزارهائی که برای سنجیدن درستی تاریخ به کار می‌بریم یکی زبان است که گواهی بیغرض و آیینهٔ پیش‌آمدها و تمایلات و وضع فرهنگی هرعصر است.

میخوانیم که مردم عربستان در دریای هند چنین‌وچنان کشتیرانی میکردند، ولی وقتی درعین حال می‌بینیم بندر، کشتی، ناخدا، رهبان، خانه های بادنما، و ده‌ها اصطلاح دیگر دریائی وناورانی، و راهنامه‌ای که دستور ناورانی در دریای هند را در بر دارد، همه نام فارسی دارند،

ماندهٔ ازصفحهٔ پیش

باستانشناسی و زبانشناسی شده است، و هدف آن آشفته کردن ذهن خوانندهٔ ساده برای وانمود کردن درستی‌روایتهای توراتی‌ست.(باستانشناسی در اروپا اصولا برای این به‌وجود آمد که پشتیبانی برای کتاب مقدس باشد، چون دیرزمانی بود که مردم اروپا دیگر ایمانی به درستی آن بویژه از نظر تاریخی نداشتند.) در این روش نامگذاری به اندازه‌ای شورش‌را درآوردند که‌حتی میه زبانشناس فرانسوی دریادداشتی که در آن انتقادی ازمار زبانشناس روسی کرده، در بارهٔ اصطلاح «یافثی» که مار برای دسته‌ای اززبانها برگزیده بود، میگوید‌که نام نامناسب «حامی» یك نمونهٔ چندان خوبی برای زبانشناسی به شمار نمی‌رود که دیگران را برای بکار بردن نامهای دیگر توراتی دلیر کند.

A. Meillet, Journal Asiatique, 1913, p. 689: « M. Marr réserve d'ordinaire le nom de japhétique, auquel il tient beaucoup; et pourtant, le mot, fâcheux, de hamitique n'est pas d'un assez bon example pour encourager à multiplier les noms bibliques en linguistique. »

به وضع ناورانی و آنها که دریانوردی در دریای هند را انجام میدادند و اداره میکردند پی میبریم .

گرداگرد دریای هند از زنگبار گرفته تا مالابار و ده ها « بار » دیگر که نام کرانه‌های این دریا از افریقا تا هند شرقی‌ست نامهائی‌ست که ایرانیان به آنها داده‌اند و به همین نامها از روزگار کهن تا امروز خوانده میشوند . همچنین است واژهٔ «بندر» که درنامهای بسیاری دراین دریا دیده میشود .

دراین کتاب در بارهٔ چند واژهٔ کشتیرانی درعربی که اصل فارسی آنها شناخته شده گفتگوشده است (نگاه کنید به‌صفحه های ۸۷، ۸۸). واژه‌های دیگری را گبرییل فراند در گفتاری به عنوان «عنصرفارسی در متنهای دریانوردی عربی» درمجلهٔ آسیائی (۱۹۲٤) بحث کرده‌است . چند واژهٔ دیگر دریانوردی که دراین کتاب نامبرده شده وعربی فرض شده است اینجا افزوده میشود .

دراین کتاب نویسنده درترجمهٔ « ناخدا » و « ربان » دچار اشکال شده است و اولی را shipmaster و دومی را captain ترجمه کرده است. این مشکل ازاینجا بیرون‌آمده که «ربان» واژهٔ عربی گرفته شده و در کتاب لغت آن به معنای « مهتر کشتیبانان» آمده است ؛ درصورتی که ربان صورت دیگری از «رهبان» فارسی ست و معنای آن pilot است. درست‌تر بود که ناخدا captain و ربان pilot ترجمه شود . ☆

☆ در زمان هخامنشی واژهٔ «ناوبد» برای فرمانده ناوگان به کار میرفته است. واژه‌های عربی «نوتی»، کشتیبان ، ونام «نبطی» از«ناو» گرفته شده است .

گذشته از واژه های « رهبان» و « رهنامه » یا «راهنامه » (دستور کشتیرانی) ، دو واژهٔ دیگر فارسی « رهدار » و « رهدان » نیز در عربی برای دریانوردی به‌کار رفته است. در یك کتیبهٔ کوفی در آنام هندوچین ازسال ۴۳۱ هجری که به عربی‌ست از ابوکامل دریانوردی نام برده شده که عنوان او « رهدار » است. نیز در کتاب المسالك و الممالك ابن-خردادبه از « راذانیه» یاد شده که چند زبان میدانستند واز راه خشکی و دریا میان شرق و غرب سفر میکردند . « راذان » صورت دیگری از «راهدان» است ، ومانند «ربان» «ه» از میان آن افتاده است . ✫

نویسندهٔ این کتاب شك داشته است که «انجر» عربی (انگلیسی anchor) از «لنگر» فارسی آمده باشد . این نمونه ها را داریم :

فارسی	لنگر	عربی	انجر	انگلیسی	anchor
»	لشکر	»	عسکر	»	askari
»	لاجورد	»	(ازورد)	»	azure

« سکان » دراین کتاب (صفحهٔ ۱۳۴) واژهٔ عربی و تثنیه گرفته شده است ! در واژه‌نامهٔ عربی سکان از مادهٔ سکن و به معنای دم کشتی داده شده است ، ولی ربطی به سکن ندارد . سکان صورتی از«سوکان» فارسی ست که در راندن کشتی به آن جهت و « سو » میدهد یا آن را «سوق» میدهد (helm انگلیسی) ، و سکان گیر helmsman است .

«زام» در کتاب لغت به معنای چهار یك روز ، از «جام» فارسی‌ست

✫ نگاه کنید به G. Ferrand, «Iranica» در کتاب Oriental Studies in Honour of C. E. Pavry (لندن ۱۹۳۳) صفحه‌های ۱۲۵-۲۶ .

که با آن زمان را اندازه میگرفتند.

«بارجه» و «بیرجه» (جمع «بوارج») نوعی از کشتی ست. اصل فارسی آن «باره»، «بارگی»، پهلوی «بارك» یا «بارج» است که ترجمهٔ آن به عربی «مرکب»، وآن نام عمومی برای کشی ست. بارج فارسی دریونانی به صورت «باریس» و در زبان قبطی به صورت «بری» مانده، و درانگلیسی در barge، bark، نام دو نوع کشتی و در embark، بکشتی درآمدن، دیده میشود و در زبانهای دیگر اروپائی نیز راه یافته است.

در نام کشتیها که مقدسی داده «کاروانیه»، «زیرباذیه»، و نامهای دیگرایرانی یافت میشود.

بادبان لچکی (انگلیسی lateen «لتین») موضوع بحث طولانی دراین کتاب شده و آن پرارزش‌ترین‌هدیهٔ عربها به ناورانی جهان قلمداد شده است (صفحهٔ ۱۴۳). نویسندهٔ کتاب واژه ای درعربی برای آن نیافته است. خود واژهٔ انگلیسی کلیدی برای یافتن اصل آن است. گرفتن این واژه را از واژهٔ «لاتین» باید کنار گذاشت، چون چنان که در همین کتاب نشان داده شده لاتین‌ها بادبان «لتین» یا لچکی به‌کار نمی بردند. فارسی «لت» [لتك] و «لشك» به معنای پاره پاره و «لچك» پارچهٔ چهار گوشی ست که دو گوشهٔ آنرا بر بالای هم اندازند که سه گوش شود (برهان قاطع)، واین درست طرزی ست که بادبان‌لچکی درست شده‌است.



در بارهٔ دریانوردی ایرانیان دردورهٔ اسلامی به‌یك گزارش درآغاز اسلام و به یکی دیگر از سدهٔ چهارم هجری اشاره می کنیم.

وقتی که معاویه بر آن شد که نیروی دریائی به وجود آورد، ایرانیانی را که در انطاکیه، حمص، و بعلبك بودند برای ساختن کشتی و سازمان دادن نیروی دریائی به صور، عکا، و بندر های دیگر برد. نویسندهٔ «دریانوردیءرب» ازخواندن این‌مطلب درشگفت مانده است! (صفحهٔ ۷٦)

درپایان این داستان دریانوردی، در مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم (۹۸۵ میلادی) این گزارش را میخوانیم:

« دو بندرعمدهٔ جهان عدن وصحار است. بیشتر مردم عدن وجده پارسیان اند... در صحار یکدیگر را به فارسی صدا میکنند و به فارسی سخن میگویند. صحار پایتخت عمان است.... وآن دهلیز چین وخزانهٔ شرق وعراق و پشتیبان یمن است و بیشتر مردم آن پارسیان اند....

« همچنین جده شهری ست بر دریا ... و مردم آن بازرگانان‌اند. چون جده خزانهٔ مکه و بارانداز یمن و مصر است. بیشتر مردم آن پارسیان‌اند، وآنها را در آنجا کاخهای شگرف است.....

« آنها که به هجر و آبادان سفر میکنند باید از دریای فارس و کرمان وتیزمکران بگذرند و بیشترمردم این‌دریارا تاکرانه‌های یمن دریای‌فارس‌می‌نامند،* و بیشتر کشتی‌سازان وملوانان آن پارسیان‌اند.»

---

* پس لااقل تاسدهٔ چهارم هجری خلیج فارس ودریای عمان ودریای عربستان را تاکرانه های یمن « دریای فارس » می‌خواندند. آنهائی که اکنون هوس میکنند خلیج فارس را خلیج عربی بنامند بد نیست قبلا منابع عربی را بخوانند.

فهرست پاره‌ای از واژه‌های فارسی
و برابر انگلیسی آنها

این فهرست دو بخش دارد :

(۱) واژه های دریائی و دریانوردی . بیشتر این واژه ها در زبان روزانهٔ فارسی زبانان به کار میرود ، فقط معنای آنها دراین کتاب محدود و در برابر واژه‌های انگلیسی که به کار رفته معین شده که تا آنجا که میشود بجای یکدیگر به کار برده نشوند . این واژه ها از نظر موضوع دسته‌بندی شده اند .

کار نهائی برای آماده کردن یك واژه‌نامهٔ دریائی زمانی انجام پذیر است که واژه های دریا و دریانوردی در خلیج فارس ، که مرکز بزرگ ناورانی در روزگار باستان و سده های میانه بوده ، گردآوری و بررسی شود . این واژه نامه گام کوچکی بسوی آن هدف است.

در ترجمهٔ این کتاب (شاید بجز دوسه مورد وقتی که هنوز تصمیم قطعی دربارهٔ چند واژه گرفته نشده بود) ازاین واژه‌نامه پیروی شده است.

(۲) واژه‌های عمومی که در ترجمهٔ این کتاب به‌کار رفته است . این واژه‌نامه به ترتیب الفبائی داده شده است .

(۱) واژه‌نامهٔ دریائی و دریانوردی

کرانه و بندر

کرانه	coast	بندر	port
دریاکنار	seaside	بندرگاه	harbor
رودکنار	riverside	لنگرگاه	anchorage
دریابار	seashore	کشتیگاه	roadstead
(برای رود ، رودبار)		بارانداز	wharf
پایاب	shallow, shoal	دکه	dock
فُرز	quay	ناوبند	moorings
(کارگاه) کشتی‌سازی	ship(building) yard	پایگاه دریائی	naval base

کشتیها

کشتی	ship, boat	ناو (جنگی)	warship
قایق	boat	(ناوچهٔ)چهارردیفی	quadrireme
جُنگ	junk	ناوگان	fleet
کلک چرمی	skin-raft	نیروی دریائی	navy
بارجه	barge	کشتی بادی (کشتی بادباندار)	sailing ship
کرانه‌پیما	coaster	دکل دار	masted

قسمتهای کشتی

تنه	hull	بادبان	sail
شاه تخته	keel	بادبان چهارگوش	square sail
تخته	plank	لچکی	lateen
پهلوبند	rib	پیشبادبان	spritsail
ته بند	stringer	سربادبان	topsail
سینه	prow, bow	دکل	mast
تفر	stern	پیشدکل	foremast
بلنج	cabin	دیرک	yard
خله	rudder		

کشتیرانی

کشتی راندن ، کشتیرانی کردن ، بر آب رفتن، نوردیدن (دریا) to sail

ناورانی کردن	to navigate	کرانه‌نوردی	coasting
ناورانی	navigation	خاده‌زنی	punting
دریانوردی	seafaring	پارو زدن	to row

بادبان کشیدن یا افراختن،	to raise sail,	لنگر بر گرفتن	to lift anchor
یا برپا کردن	to hoist sail	پیچانیدن	to wear
بادبان پائین کشیدن	to lower sail	به کشتی (بر) نشستن	to embark
تا کردن (بادبان)	reefing	کشتی شکستگی	shipwreck
لنگر انداختن یا افگندن	to anchor	به گل نشستن	to run aground

کسانی که در کار کشتیرانی هستند

کشتیران، ملوان، دریانورد	sailor	ناخدا	captain
(این واژهٔ انگلیسی معنای		رهبان	pilot
عمومی دارد و همیشه نمیتوان		افسر ✡	officer
در برابر آن یك واژه به‌کار برد.)		دریا سالار	admiral
ناوران	navigator	ناوی	marine
دریانورد	seafarer	ناوبر	helmsman
دریا ورز	seaman	جاشوان	crew +
ملوان	mariner	دیدبان	look-out boy
پاروزن	rower	کشتی گر	shipman
کشتیدار	shipowner	ناوکار	boatman
کشتی‌ساز	shipwright	دریازن	pirate

گوناگون

افرازش	rigging	افرازش به درازای کشتی	
افرازش چهار گوش	square rig		fore-and-aft rig

✡ افسر به معنای بزرگ و سر کرده در بلعمی ، ترجمهٔ تاریخ طبری ، به کار رفته و شاید officer از آن گرفته شده باشد . نگاه کنید به بلعمی ، جلد چهارم ، چاپ هند ، صفحهٔ ۳۷۰ : « بدان که پدر تو افسر قوم بود و مال بسیار داشت . »

+ شاید از واژهٔ « اکره » آمده باشد .

بادنما	windrose
خانه (ی بادنما)	rhumb
کنال ✡	canal ✡
کشتی‌رو	navigable
بادپناه	lee
درپیش باد	before the wind
پهلوئی	beam
آب بندی	caulking

(۲) واژه نامهٔ عمومی

آهیختن	to abstract
آهیزش +	abstraction
ارش	cubit
امروزین	modern
(گاهی دربرابر آن باید کنونی یانوین به‌کار برد.)	
انگارکردن	to imagine
انگارش	imagination
انگاره ×	image
اینجهانی	mundane
بازبین کردن	to revise
(بازبین شده	revised)
بازرس	inspector
بازرگانی	commerce
(برای trade دادوستد)	
بازساختن	to reconstruct
بازسازی	reconstruction
بداختری	disaster

✡ این واژه از فارسی گرفته شده ؛ کنال ازریشهٔ «کن» کندن است که واژه‌های «قنات» و «خندق» نیز از آن آمده است.

+ بجای آهیزد در واژه‌نامه‌ها آهنجدآمده که آهیزش هم‌آهنجش میشود، ولی برهمان پایه‌ای که آهنجیدن‌آهیختن شده‌آهنجش هم میتواند آهیزش بشود. (مانند آونگان و آویزان ازآویختن.) یکی از راههای گسترش و پرورش زبان بکار بردن صورتهای گوناگون یک ریشه است، چنان‌که در فارسی مثلا فرسته و فرشته به دو معنا به‌کار رفته و در همهٔ زبانها نیز همین‌طور است.

× انگاره، انگارش، انگارده دربرهان به‌معنای افسانه وسرگذشت آمده . انگاره وانگارش را به‌معناهای بالا و انگارده را دربرابر fiction به‌کار میبریم.

بغ	god	پیکرتراش	sculptor
(بغبانو	goddess)	پیکرتراشی	sculpture
بهره‌برداری	exploitation		
بیشترینه	majority	جدول ×	schedule, table
		جنگ	war
پرکار	elaborate	(نبرد	battle)
(گاهی ، ریزکار)		جهمندی	elasticity
پرنگ ✡	bronze		
پرورش	development	خاستگاه	origin
پریستار +	priest	خم پذیر	pliant
پژوهش	research		
پژوهنده	scholar	دادوستد	trade
پناهدار	sheltered	دادوستدگاه	mart
پیشکر	servant	دادوستدگر	trader
پیشینی	predecessor, forebear	دانشنامه	encyclopaedia

✡ پرنگ صورتی دیگر از واژهٔ برنج است (برهان) . درانگلیسی brass (برنج) و bronze (پرنگ)، که در زبانهای دیگر اروپائی نیزهست، از همین برنج و پرنگ فارسی گرفته شده . صورت بدون « ن » که در brass آمده در (فرغ) دیده میشود که «مفرغ» عربی شدهٔ آن است .

+ پریستار . در فارسی « پرستار» به معنای « پرستنده » به‌کار رفته ، ولی چون اکنون پرستار به‌کسی گفته میشود که پرستاری بیماران یا بچه‌ها را میکند برای بازشناختن « پریستار» را به‌معنای priest به‌کار میبریم وانگلیسی کهن آن prestar و آلمانی کهن آن priestar از همین واژهٔ فارسی آمده است .

× خود واژهٔ انگلیسی schedule از «جدول» آمده است .

دربندبودن	to be interested in, to have interest
درخور	proper
دست	suit
دستکار	manufactured
دستنویس	manuscript
دلگرم ساختن یا دلیر ساختن	to encourage
رزم‌آرائی	tactics
رزم‌آمائی	strategy
رسته	guild
سالمر	chronology
سالنامه	annals
سازوبرگ	equipment, gear
ستاره شناسی	astronomy
(اخترشماری	astrology)
سده‌های میانه	middle ages
سرراست یا یکراست	direct
شهروا	currency
شیوه	style
فراخور	suited to, proper
فرخ	felix
فرهنگ✡	culture
کارآمد	efficient
کارآیی	efficiency
کاردار	in charge
کانگری	mining
کرته	fragment
کنش	action
(واکنش	reaction)
کنونی	present, modern
کوچ کردن	to emigrate
کوچ‌نشین	colony
گواژ	irony
ماندگارشدن(یاکردن)	to settle
مانگی	lunar
مردمخوار	cannibal

✡ فرهنگ را به معنای education به کار نمیبرم . از همین ماده فرهیختن برای to educate و فرهیزش برای education صورت درستی‌ست. نیز نگاه کنید به‌یادداشت پانویس «آهیزش» .

مهرابه ✿	mithraeum
میانجی	middleman
ناگزیر	necessary
نگارگر	painter
نگارگری	painting
وال	whale
ورقه	plate
ویراستن	to edit
ویراستار	editor
ویرایش	edition
همبرکردن	to compare
همپیمان	ally

✿ آبه ، آوه ، آوج باید ساختمان طاقداری (طاقی، تاکی ، تکیه) وزیرزمینی‌باشد که برای مقاصد دینی به کار میرفته (مانند دیر) و به زبان لاتین و زبانهای دیگر اروپائی رفته ودر انگلیسی به صورت abbey مانده است. این واژه درسردابه ، سرداب ، گرمابه ، گرماوه نیز دیده میشود . مهرابه در اسلام به صورت محراب مانده است .

فهرست راهنمای نامها

(۱) نامهائی که بسیار تکرارشده ودرسراسر کتاب پراکنده‌اند در فهرست داده نشده ، ازقبیل اروپا ، آسیا ، افریقا ، ایران ، بین‌النهرین، پارس ، پارسی ، چین ، خلیج فارس ، دریای سرخ ، دریای هند ، روم ، رومی ، سوریه ، عرب ، عربستان ، مصر، هند ، یونان.

(۲) ازنامهای عربی ال تعریف معمولا انداخته شده‌است .

(۳) نامهای توراتی به صورتی که در تورات فارسی با آنها آشنا هستیم داده شده‌اند .

(٤) برای راهنمائی به تلفظ نامهای شرقی و اروپائی ناآشنا هرجا به‌نظر لازم مینمود صورت انگلیسی آنها داده شده‌است .

(٥) درچند مورد که املاء نادرست در متن کتاب چاپ شده بود در فهرست درست شده‌است .

